KOKU-FAN

$5.00 september 1980

航空ファン 9



1冊まるまるANG特集

- ●ANG最新鋭機特写カラー
- ●ANG使用機カラーアルバム
- ●ANG現用機変遷史
- ●モデリングマニュアル・ANG
- ●モデルグレードアップF-100

AIR NATIONAL GUARD



PHOTO
KOKU-FAN K.TOKUNAGA.

ANG特集を期に、航空ファンでは最新の所属機を空中撮影するべく準備をしていたが、5月下旬から6月にかけて各種の機体の撮影許可が下り、本誌の特派カメラマンによってホットなアングルをとらえることに成功した。

新鋭攻撃機A-10の配属は、昨年のANG最大のニュースであったし、最近のアメリカ空軍の予備兵力拡充政策の象徴的出来事でもあった。ここに紹介するメリーランドANG、175thTFGは、マサチューセッツ、コネチカット、ニューヨークに次いでA-10を受領したANGでは最後のA-10飛行隊で、今年の5月15日に定数の18機に達したばかりのバリバリの"hog unit"である。

撮影の行われる前、175thTFGのホームベースであるボルチモアのマーチン空港を訪ね、パイロット達と検討した結果"最もフォトジェニックだ。"という結論に達したのが、この頁のA-10によるトレイルフォーメーションであった。しかし今回のカメラプレーンは巨大なKC-135である。A-10は翼面荷重が低く、エンジンの反応が遅いため、KC-135の後流の影響を受けやすく普段でも空中給油のやり難い機体としてブームオペレーターたちに知られている機体である。そのA-10でフォーメーションを組み、KC-135の機の下に潜り込むというのは至難の技である。"とにかくトライしてみよう。"最後にフライトリーダーであるオサリバン大尉が言ってから3週間後、ニューヨークの上空26,000フィートで、このトレイルへのトライは実行に移された。ニュージャージーANG、150th AREFSのKC-135Aからの空中給油を終えたA-10 4機は一旦視界から消え、再びゆっくりとKC-135に近付いてきたときには、8枚の尾翼の並んだ見事なトレイルフォーメーションが出来上がっていた。



One of the biggest news last year as far as ANG had been concerned was the deployment of A-10s to some ANG units. The latest unit received the attackers was the 175th TFG from Maryland ANG who now maintain eighteen of them. Trying to capture the best angle of this unique aircraft the photographer held discussion with pilots of 175TFG at Martin ANGB, Baltimore. The conclusion was a trail formation by A-10s, which consituted big challenge for both pilots and photographer.
The problem was that the scene had tobe caught from KC-135, the tanker. Since lower wing-loading of A-10 delay power response, it would be rather difficult to hold the plane steady in backwash of tanker. As discussed a formation flight was tried by a flight led by Capt O'Sullivan at the altitude of 26,000ft over New York The result was proved in a shot as seen on the right.



"Capital Guard" F-105/113th TFW





首都ワシントンに隣接する，メリーランド州アンドリューズ空軍基地は，大統領専用機，エアフォース1やE-4が駐留していることで有名なMACの基地であるが，これらの施設とランウェイをはさんで反対側にあるエプロンには，ANGの113th TFW，AFRESの459th TAW，NAVYリザーブのVFP-306，マリンリザーブのVMFA-321などが駐留しており，ジョージア州のドビンスやペンシルバニア州ウィローグローブなどと同じ形態のジョイント・エアリザーブ・トレーニングベースとなっている。また同基地にはANGの司令部ANGビューローもあり，ANGの中心基地ともいえる。

アンドリューズに駐留しているD. C. ANG，113th TFWは，現在では数の減ってきたF-105を装備する航空団で，傘下の121st TFSは，22機のF-105D，3機のF-105Fを装備している。しかしF-105は，性能的には申し分ないものの，機体の老巧化から整備に手間と費用がかかりすぎ（一説にはF-4の2倍の維持費が必要だといわれている），ANGでは，ドビンスの116th TFWを除く全F-105ユニットをF-4に改編する予定で，今年中には戦闘爆撃型F-105はすべてANGから姿を消すことになっている。そのためこの113th TFWでも，すでにF-4Dの導入が決定されており，最初のパイロットはカンサス州マッカーノー空軍基地の184th TFWで機種転換訓練中である。またANGでは，1983年からF-16の導入を開始するが，113th TFWはANGで最初のF-16飛行隊になることが内定しており，3年後にはこのフライトラインにF-16の姿がラインアップすることになろう。

PHOTO
KOKU-FAN/ K.TOKUNAGA.





↑113th TFWのインシグニア。
←アンドリューズ空軍基地のフライトラインに並んだD.C. ANG，113th TFW/121st TFSのF-105D。尾翼にはANGのインシグニアとD.C. ANGを示す"District of Columbia"の文字が書かれている。
↙これまでは撮影禁止であったコクピットも引退間際ということで撮影許可が降りた。アチチュードメータの両側に装備されているのは縦型のスピードメータで，F-105で初めて実用化されたものである。
↓フライトラインで整備を受けるF-105D。F-105の整備には泣かされる，という整備員の言葉を裏付けるように，フライトラインにはアクセスパネルの外れたF-105の姿が目立ち，中にはエンジン交換のために，後部胴体を外された機体も見かけられた。なおD.C. ANGでは，現在パイロットの80%以上がフルタイマーで，一昔前までのサンデーフライヤーというイメージは完全に消え，レギュラーユニットと変わらないレベルで訓練が行なわれている。またD.C. ANGには，113th TFWのほか，T-33A，T-43を装備するDet. 1/D.C. ANGがあり，航法訓練や人員の輸送，訓練飛行などを行なっている。





⬆首都ワシントンの顔、モールの上空を飛行するD.C. ANG、133th TFWのF-105D。
➡両翼を抜けて高度26,000フィートでパタクセントリバーに向かうF-105D。

Andrews AFB located not far off from Washington, DC is popularly known as the "MAC" base where E-4s and Air Force One are maintained. On the other side of runway also housed are 113TFW/ANG, 459TAW/AFRES, VFP-306/Navy Reserve, and VMFA-321/Marine Reserve. The 113rd Tactical Fighter Wing of D.C. ANG known widely as "Capital Guard" currently operate with twenty two F-105Ds and three F-105Fs. Although F-105s show its appropriate performance the operation-cost increase is undeniable. For this reason all ANG F-105s will be replaced with F-4 Phantoms by the end of 1980. In fact, a first bunch of pilots from 113TFW are already undertaking transitional training. Following Phantoms F-16s are planned turned over to ANG by 1983 and the first unit to receive F-16s will be the 113 TFW.







“ちょっと今の話聞かせてくれないかな”ベースオペレーションで113th TFWのマゾリー大佐から，“F-105Fが3機とも整備中のため，リクエストのあった空撮は無理である。うちの部隊としても明日はワシントンのダウンタウン上空を飛行できるように，ナショナル空港の許可を特別にとっておいたのに残念だ”という話しを聞いている時だった。たまたまベースオペレーションに来ていた，D.C. ANG，第1分遣隊のライナーソン大尉が話しかけてきた。マゾリー大佐から事情を聞いた彼は，“よし，それなら明日は俺が，うちの部隊のT-33AでF-105をフォローしてやるよ”と願ってもない提案をしてくれた。

113th TFWの方も，テイラー少佐が，爆撃訓練のため離陸を30分早めて撮影に付き合ってくれることになり，一度はあきらめた空撮が実現することになった。

翌日は雨，撮影条件としては最悪だったが，予定どおり朝9時にアンドリューズを離陸，撮影を行なった。離陸前“俺はフォーメーションをやるのは4年ぶりだからあまり期待しないでくれよ”と話していたライナーソン大尉だったが，その飛行ぶりは実に見事で，巡航スピードの違うF-105をピタリとフォローしてくれた。そしてフライトのハイライト，モール上空での撮影も僕の“Ready? Now!”のかけ声とともに翼端のタンクが撮影のじゃまにならないように，3秒間ピタリと10°機体を傾けてくれて無事終了。テイラー少佐のF-105Dは，右へ大きくブレークすると，アンドリューズへ帰る我々のT-33から離れ，爆撃訓練へと向った。



"Six's in Big SKy" F-106/120 FIG









ANGは，アメリカ空軍の予備役組織であり，有事の際は正規軍へのコールアップが行なわれ，空軍力を補佐するのが任務である。しかし，ANGの部隊の中には，平時でもレギュラーエアフォースと同等にミッションを分担しているものもある。現在，全空中給油の17％を担当している13のKC-135A飛行隊などはその典型的な例で，すべての飛行隊が24時間のアラート体制をとっており，RAFミルデンホールのヨーロピアン・タンカー・タスク・フォースへの展開を含む訓練の内容もSACのレギュラーユニットとなんら変わることはない。またANGのエアディフェンスユニットは，すでに25年間にわたってアメリカ大陸の防空任務にあたっており，現在ではレギュラーユニット減少から防空飛行隊の60％を担当するまでになっており，レギュラーユニットとの立場は完全に逆転している。

ここに御紹介するモンタナANG，120th FIGのF-106は，このエアディフェンスユニットの精鋭部隊で，F-51，F-86，F-89，F-102，F-106とアメリカ大陸の防衛にたずさわってきた飛行隊である。

撮影は1時間50分間にわたるF-106A2対F-106B1の空対空戦闘訓練の最後の10分間を利用して行なわれたが，撮影に先立つ1時間40分の飛行は想像を絶する激しさで，フロントシートのパイロットさえ呻き声をあげるほどであった。着陸後，司令官のヒンドン大佐に"今まで経験したどの戦闘機よりも辛かった。"という話をすると，"勿論，FISの訓練はアメリカ空軍でも最も激しいものだ。それに今うちのパイロット達は9月のウイリアムテルに対して燃えているからネ。"という話しであった。ウイリアムテルでの120th FIGの健闘を祈りたい。

↖訓練終了後，ホームベースのグレートフォールズ国際空港にアプローチするモンタナANG，186th FISのF-106A。

↑ワシントン州のセントヘレナ山の噴火の影響で，火山灰の漂うレンジ内を飛行するF-106A。撮影前にピカピカに磨いたキャノピーも訓練終了時には火山灰で表面が真白になっていた。

←モンタナの山々をバックに飛行するF-106A。

PHOTO
KOKU-FAN/ K.TOKUNAGA.



ハワイANGの F-4C来日

PHOTO KOKU-FAN/HIDEKI NAGAKUBO



州兵航空軍各部隊は年間15日の現役復帰訓練を実施することは御存知のことと思う。太平洋航空団指揮下唯一の予備役航空部隊であるHANG(ハワイ州航空隊)第154戦術戦闘航空団，第199戦術戦闘飛行隊の本年度訓練はグアム島アンダーセン基地および三沢基地で行なわれ，後者は日米合同訓練，日本側からいえば昭和55年度第2回目のDACT(異機種間空中戦闘訓練)となった。HANGは1976年にF-4C受領とともに要撃戦闘飛行隊から戦術戦闘飛行隊と名称変更されたものの主任務は依然ハワイ防空であり，今回の年度訓練も主体は要撃技量の向上に置かれた。たとえばアンダーセン基地における3日間のコマンド・ロード演習は現地，第43戦略航空団B-52Dに対する電子戦を含む要撃訓練だったし，三沢におけるコープ・ノース(日米DACTのコード名)も単に空中での日米戦闘機による格闘戦技向上というこれまでのシナリオから，同基地内CC/DC(防空指揮管制所)に日米コントローラーを招き，空地一体としての要撃技量向上がはかられた。HANGのコープ・ノース参加機はF-4C 6機で，6月13日，グアム島から横田基地経由で到着。16日から19日にかけ28ソーティを千歳基地第2航空団，第203飛行隊(F-104J)，第302飛行隊(F-4EJ)(19日の2ソーティのみ)および第3航空団，第3，8飛行隊(F-1)相手に消化し，20日ホーム・ベースのヒッカム空軍基地に向け去っていった。HANG所属機は昨年末テイル・マーキングを変更，機首に各機ごとハワイ語の鳥名を記入するようになり，また全面グレイの要撃塗装機も現われ，今回は1機が参加した。写真上は三沢基地にラインアップするHANG機で，手前から64-0785'IWA，63-7578KOLEA，64-913'EWA'EWAの各機。写真左はF-4C63-7578の前に立つHANG司令官アーサー・U・イシモト准将。日系米人最初の米空軍将官である同司令官は終始フライト・ラインの第一線に立ち，取材陣にも気軽に話しかけていた。今回参加したHANG人員は合計125名，うち40%が日系米人であり，ほかにもアジア，ハワイ系人が多数占めていたから，私服では日本人と見分けがつかず，逆に米空軍ユニフォームに身をつつんだ米人がいきなり流暢な日本語で話しかけてきたりといったハプニング続出し，自衛隊員もまごつかされたらしい。なにしろ飛行服の色でしか日米パイロットの見分けがつかないという今回のDACT，しかも互いに防空を主任務としているとなれば，訓練空域でのデッド・ヒートは容易に想像がつくというもの。そのせいか老齢機を抱えるHANG側には故障機が続出し写真右上は初日，エンジン・トラブルを発生し緊急着陸するF-4C。この日は日本側F-104Jも脚ドアにクラックが入ったがどちらも翌日までに修理された。写真右下は今回参加した唯一の北ベトナム・ミグ・キラー67-7647'ALAE'ULA この鳥名は海鵜とのこと。各機のメンテナンス・ドキュメントには命名された鳥のカラー写真が貼られており，クルー・チーフに鳥名を尋ねると即座に見せてくれるという寸法。なおHANG所属機にはもう2機ミグ・キラーがありそれぞれ3，4コの撃墜マークが記入されているそうだ。梅雨時の蒸し暑い日中は双方デッド・ヒートを演じても，日暮れとともに訪れる涼気が心をなごやかにさせるのか，夜はあちこちでハワイアン・パーティが開かれHANGのバンドとフラダンサーたちは大忙し。アリヨシ，ハワイ州知事が今回の年度訓練について述べたように隊員の多くはうれしい里帰りであり，地域住民との親睦も成功だったといえるだろう。航空自衛隊は今後，カリフォルニア，オレゴン両州航空隊とのDACTも希望しているそうだが，州に根付いた州航空隊，それから生まれる彼らの地域住民への暖かいアプローチを今後とも援助して欲しいものだ。それが一部基地周辺住民と摩擦を起こすことのあるDACTを理解してもらうことにつながるのではないだろうか。

As known all ANG units undertake annual combat excercise of 15 days referred sometimes as "Summer Camp". HANG (or Hawaii ANG), the only ANG unit comes under the Pacific Air Command with its 154th Tactical Fighter Wing and 199th Tactical Fighter Squadron held this year's excercise at both Andersen AFB, Guam and Misawa AB, Japan. In the latter HANG joined the Cope North excercise with JASDF. The HANG was led by Brig. General Arthur U. Ishimoto, who is the first Japanese-American General in the U. S. Armed Forces.





AIR NATIONAL GUARD

TAC UNIT



F-4C/122TFS/159TFG/PHOTO:JOE CUPIDO

↑ユタ州ヒル空軍基地に飛来したルイジアナANG159TFG/122TFSのF-4C-19-MC(63-7556)。F-100の退役にともなうANGへのF-4配備は，TACへのF-15，-16導入のあおりを受けて順調に進み，現在までに8個飛行隊が改変を終了している。写真の122TFSは，昨年3月ジョージ空軍基地の35TFWからF-4Cを受領，ファントム・スコードロンとなった。

Air National Guard(州航空隊)は24個航空団，91個飛行隊のほか，231個の陸上部隊を有する巨大組織である。ANGの各飛行隊はその任務別にMAJCOM(Air Force Major Command)の指揮下に置かれ，平時は各州知事を最高指揮官とするが，また連邦の予備兵力として緊急時には合衆国大統領の命令により召集されるという2重の管理態勢下にあって，コールアップによりANGが第一線に復帰した例は1950年の朝鮮動乱を皮切りに，ベルリン危機，ベトナム戦争など，枚挙にいとまがない。ベトナム戦争以後，とりわけここ数年来のANGの装備近代化と戦力の向上は目覚しいものがあり，新鋭機A-10AサンダーボルトIIのいち早い配備やF-105G/EC-130Eといった新機種導入によるワイルドウィーズルおよび戦術航空管制能力の具備などはその証明となるし，防空ならびに空中給油においてANGが果たす役割りはますます増大の傾向にある。このような状況の下，フルタイマーのレギュラー・ユニットに対し，パートタイマー集団のANG隊員を指す"Week-end Warrior"とか"Week-end Flyer"といった言葉はすでに過去のものとなりつつあり，米軍第3の戦闘力としてその存在は近年にわかに注目を集めている。現在，ANGの使用機は13機種，モデル数としては25種類におよび，この1年間にOA-37B，F-105G，EC-130Eなどのニュー・フェイスがそのインベントリーに加わった。以下のカラー・ページでは特集の一環としてANG現用機のプロフィールをまとめてみよう。その趣旨からANGの全部隊をカバーしてはいないが，メジャー・モデルの大部分を掲載すると同時に，可能な限り撮影時期の新しい写真を使用するよう留意した。

AIR NATIONAL GUARD is organized with 24 Wings which operate 91 Squadrons and 231 ground support units of various nature. Operationally ANG comes under the MAJCOM (U.S. Air Force Major Command) and administratively under the Governor in peacetime. In an emergency ANGs would be recalled by the President to fulfill the first-line assignments as was the case in the Korean War of 1950's and the most recently in the Vietnam War. Equipped with such modern aircraft as F-105Gs, EC-130Es, F-4s and A-10s, the ANG plays a vital role in day to day reconnaissance, air defense, air refueling and other operations. Considering its capability, equipments, and combat ready ratio the name of "Week-end Flyer" is becoming the things of past. They are the home-based group of professional defenders in U.S.A.

➡イリノイANG183TFG 170TFSのF-4C-20-MC(64-713)。スプリングフィールドのキャピタル市営空港に駐留する170TFSは，ANGで最初にF-4Cを装備した飛行隊で，1972年，F-84Fからの改変を終えた。右は胴体右側にはられた170TFSのインシグニア・ステッカー。
⬇ドビンス空軍基地のフライト・ラインでチェックを受けるジョージアANG116TFW 128TFSのF-105G-1-RE(63-8313)。トータル・フォース・コンセプト以来のANG改善策は，使用機種のグレード・アップ化とともにいくつかの新しいミッションをANGに与える結果を招いたが，このF-105Gが遂行する対ミサイルサイト攻撃"ワイルド・ウィーズル"もそのひとつで，1978年秋，F-100の退役に合わせて同機を受領した128TFSがその一番手となった。
⬇バージニア州，リッチモンドのバード・フィールドに展開する192TFG 149TFSのF-105D-31-RE(62-4344)。149TFSは今秋A-7Dへ改変予定となっている。



F-4C/170TFS/183TFG/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES.









A-7D/120TFS/140TFW/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES



⬆ネリス空軍基地のオペレーション・レッドフラッグに参加したニュージャージー ANG 108TFW 141TFSのF-105B-15-RE(57-5783)。141TFSを含めてANGが維持する4個のF-105飛行隊は，ワイルド・ウィーズル部隊を除いて今年中にF-4Cに，A-7Dへの改変が予定されている。

⬅コロラドANG，140TFW 120TFSのA-7D-8-CV(70-1001)。120TFSは，WWII後の州軍再編成時に戦闘部隊として最初に認証された飛行隊で，1968年にはコール・アップによってベトナム戦へも出撃している。インテイク付近のステッカーは120TFSのインシグニア。キャノピー下は建国200年用のANGステッカーである。機首下面のAN/AAS-35ペーブ・ペニー・レーザ・トラッカーに注意。

⬇コロラドANGのT-43A-BN(73-31154)。

T-43/120TFS/140TFW / PHOTO





62TFS/178TFG/PHOTO BENJAMIN KNOWLES

⬆1980年4月，アリゾナ州デビスモンサン空軍基地へ飛来したオハイオANG 178TFG/162TFSのA-7D-10-CV(71-315)。162TFSを含めて，同じオハイオに展開する3個のA-7D飛行隊は，現在すべてがOHの統一テイル・コードを用いているが，これは米空軍唯一の例である

⬇同じくデビスモンサン空軍基地におけるオクラホマANG138TFG/125TFSのA-7D-9-CV(70-1039)。1978年春，F-100D/Fにかえて，A-7Dを装備した125TFSは，タルサ市営空港をホームベースとする攻撃飛行隊で，テイル・コードTLも所在地名に由来している。



23TFS/138TFG/PHOTO BENJAMIN KNOWLES VIA I. MITSUI

⬇1980年5月3日，カリフォルニア州エルトロ海兵基地のオープンハウスに展示されたアイオワANG 185TFG/174TFSのA-7D-6-CV(69-6235)。機体には現在A-7D飛行隊に対して実施が進められているオーバーオール・カムフラージュが施されている



174TFS/185TFG/PHOTO [illegible] P. MORRISON



A-7D/188TFS/150TFG/PHOTO



A-7D/188TFS/150TFG/PHOTO BENJAMIN KNOWLES

↑雲海上を飛翔するニューメキシコ ANG 150TFG 188TFSのA-7D-11-CV(71-339)。左はその垂直尾翼のクローズアップ。マーキングは、砂漠の鳥、コードランナーをデザインしたもので、テイル・コードは記されていない。



➡アメリカ東北部，コネチカット州付近上空を4機のエシュロン・フォーメーションで飛行する103TFG/118TFS "フライング・ヤンキース" のA-10A。いずれの機体にも悪天候を考慮したリザード・スキムが施されている

⬇デビスモンサン空軍基地を訪れたマサチューセッツ州ANG104TFG/131TFSのA-10A-FA(79-0122)。ウエストフィールドのバーンズ空港に駐留する131TFSはコネチカットANGとともに，昨年夏からA-10に機種改変した飛行隊

⬇左ページのA-7Dと同じく，カートランド空軍基地のニューメキシコANG150TFGに所属する人員・物資輸送用C-131B(53-7814)。垂直尾翼に大きく描かれているのは，ANGインシグニアのミニットマンである。ANGの各TFG，TFSおよびTRSは，それぞれ輸送用にC-131Bと連絡用にT-33Aを少数機ずつ保有しているが，このうち輸送機は，老朽化対策としてT-43Aへの改変が進んでいる


A-10A/118TFS/103TFG/ PHOTO 118TFS



/131TFS/104TFG/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES



/188TFS/150TFG/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES



RF-4C/160TRS/187TRG/ PHOTO PETER GREVE



RF-4C/160TRS/187TRG/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES

RF-4C/160TRS/187TRG/ PHOTO PETER GREVE



↑1986年6月,NATOの戦術偵察競技会'Best Focus '86'に参加するため、西ドイツのエッゲベック基地へ展開したアラバマANG187TRG/160TRSのRF-4C-19-MC(63-7746)。下の2枚はスコードロン・インシグニアおよび垂直尾翼のクローズアップ。塗装は今春施された最新のもので、垂直尾翼チップとスコードロン・インシグニア中のモンゴメリーは、ホームベース、ダネリーフィールドの所在地を意味している。

↓アラバマ州のもうひとつの飛行隊もRF-4Cを装備する戦術偵察飛行隊である。写真の117TRW/106TRSはモンゴメリーの北方にあるバーミンガム空港に駐留する部隊で、1970年、他のTRSに先がけて、RF-4Cから改変を行なった。機首に描かれているのは建国200年用のANGステッカー。垂直尾翼のスタンダードタイプと比べるとその違いが分かる。胴体側面は、117TRWのウイング・インシグニア

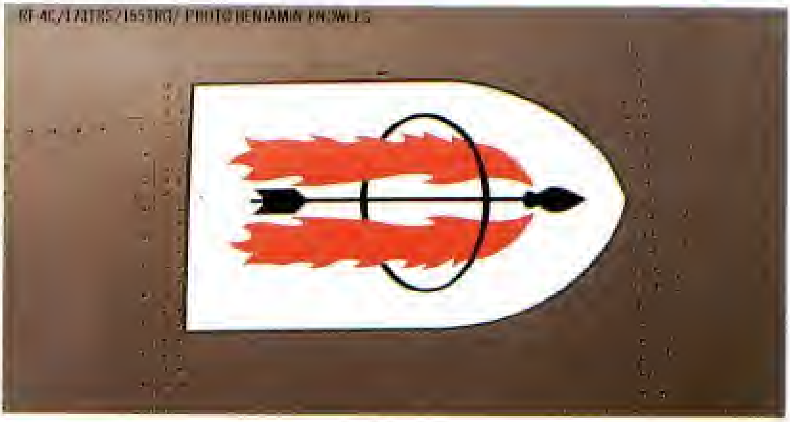
RF-4C/106T





173TRS/155TRG; PHOTO DOUGLAS SLOWIAK

⬆ネブラスカANG155TRG/173TRSのRF-4C-29-MC(64-999)。173TRSを含めて，現在ANGが維持している8個のTRSは，そのすべてがレギュラーと同一のRF-4Cを装備しており，またその数（TACの現有の戦術偵察部隊は訓練部隊を含めて5個）からもANGが最も充実した能力を有しているといえる。
➡ネブラスカANG155TRG/173TRSのインシグニア。
⬇フライトラインからタキシーウェイへと進むミネソタANG148TRG/179TRSのRF-4C-23-MC(64-1076)。カナダ国境近くのダルース国際空港に駐留する179TRSは，1974年までF-101B/Fを装備する要撃飛行隊であったが，1975年，ADCOM（当時）ユニットの減少によって戦術偵察部隊となり，現在に至っている。このような例は，決して珍しい事ではなく，ほかにアイダホANG124TRG/190TRSがやはりFISからの改編を行なっている。

RF-4C/173TRS/155TRG/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES




179TRS/148TRG/ PHOTO DOUGLAS SLOWIAK

C-131D/190TRS/124TRG/ PHOTO BENJAMIN



↑アイダホ州ボイシーのゴーウェン・フィールドに翼を休める124TRGのC-131D(55-0300)。C-131Dは，社名コンベア340と呼ばれるC-131Bの発達型で，124TRGでは本機を人員輸送に使用していた。垂直尾翼の金色のベルトとIDAHOの文字は，RF-4Cと共通のマーキングである。1979年7月3日の撮影

↓アイダホANG 124TRG/190TRSのRF-4C-27-MC(65-922)。1943年5月2
イギリスで編成された405FBSをその起源とする本隊は，1946年ANG再
成によって190FSと改称，その後も幾度かの任務変更を行ない，現在
190TRSとなった。転属の無いANGパイロットは，その度ごとに機種
のトレーニングを受けるのが常であった



RF-4C/190TRS/124TRG/ PHOTO DOUG

↓ネバダ州北部，メイ州航空隊基地のフライトラインで翼を休めるネバダANG 152TRG/192TRSのRF-4C-20-MC(64-1006)。リノ・エアレースへのデモ・フライト参加で有名な192TRSは，1975年，現在のRF-4Cを受領したが，それまでは米空軍唯一のRF-101B使用飛行隊であった

RF-4C/192



➡デビスモンサン空軍基地へ飛来したカリフォルニアANG163TASG/196TASSのO-2A-GE(67-21413)。ANGは現在、FACの専用機としてこのO-2Aを4個飛行隊が維持しているが、今年初めから始まったTACへの再奉仕の影響を受けて、その数は減少傾向にあり、おそらくは今年中にANGから姿を消すことになろう。

⬇O-2Aの代替機として、ANGのFACを受け持つことになったのがこのOA-37B。写真の機体(71-671)は、ILのテイル・コードが示すとおり、イリノイANG182TASG/169TASSの所属機。

⬇ペンシルバニアANG193TEWG/193TEWSのEC-130E(63-9816)。ハリスバーグ国際空港に駐留する193TEWSは、バトル・ジャミングや戦術コントロールなど、電子戦を担当するANG唯一の部隊で、1978年EC-121Sにかえて、TACの7ACCSからこのEC-130Eを受領した。



O-2A/196TASS/163TASG/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES

S/169TASS/182TASG/ PHOTO KATSUHIKO TOKUNAGA



E/193TEWS/193TEWG/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES



PACAF UNIT

PHOTO KOKU-FAN/HIDEKI NAGAKUBO





太平洋空軍(PACAF)指揮下でハワイ諸島周辺の防空任務に就いているのが，ヒッカム空軍基地に展開するハワイANG 154TFG/199TFSのF-4Cである。PACAF唯一のANG飛行隊であるこの199TFSが編成されたのは，ANGが独立する1年前の1946年で，その翌年，最初の航空機としてB-26CとC-46を受領，さらにこの年の末，P-47Nの導入にともなって戦闘飛行隊となった。199TFSが現在のような要撃部隊となったのは，F-86セイバーを受領した1950年代中期からで，この後F-102に転換，1976年にはTFSとしてANG 2番目のF-4C飛行隊となった。現在199TFSには，これらF-4Cのほかに離島間輸送用として少数機のC-7Aが所属，また6機のT-33Aが連絡機として使用されている。なお本隊は，1979年，一時Comp G(混成群)となったが，現在では従来のTFGに再改称されている。ここに紹介する一連の写真は，今年6月16日から5日間に渡って青森県三沢基地で開催された航空自衛隊とのDACTに参加したときのもの。

↑タキシーウェイを進む154TFG/199TFSのF-4C。

←垂直尾翼に描かれたマーキング。F-102から受継がれたレッド＆イエローの帯に加えてその上方にはハワイの象徴である5つの山をアレンジした3角形が描かれ，下方には海岸に打寄せる波がデザインされている。ちなみに5つの山とは，ハワイ島のマウナ・ロアとマウナ・ケア，マウイ島のアレアカラ，オアウ島のカアラ，カウアイ島のワイアレアレである。

↓DACTに参加した6機のF-4Cには，いずれの機体にもキャノピー前方にハワイ語で鳥の名を意味するパーソナル・ニックネームが記されていた。機体は左から順にF-4C-23-MC(64-0793A)，F-4C-23-MC(64-0785A)，F-4C-19MC(63-7578A)である。このうち真中の機体は，全面グレイの制空塗装を施しているが，現時点で199TFSの所属機中，約半数が迷彩塗装からの変更を終了しているという。









F-4C/171TFS/191TFW/PHOTO 171TFS

ADTAC UNIT

↑飛行中のミシガンANG 191FIG 171FISのF-4C-19-MC(63-7534)。機体はL.フォレスト少佐の乗機で、インテイク部に鳥とねずみのパーソナル・マーキングが施されている。
→ノースダコタANG 119FIG 178FISのF-4D-27-MC(64-949)。ADTACユニットのF-4は、現在までのところ上の171FISとこの178FISの2個飛行隊のみである。
↓テキサス州エリントン空軍基地に駐留するテキサスANG 147FIG 111FISのF-101F-111-MC(58-0311)。111FISは、ANGのF-101用訓練飛行隊を兼務しており、またルイジアナ州NASニューオリンズに分遣隊を派遣している。
↓同じ147FIGで連絡用として使用されているT-33A-1-LO(56-1670)。



F-4D/178FIS/119FIG/PHOTO DOUGLAS SLOWIAK



F-101F/111FIS/147FIG/PHOTO BENJAMIN KNOWLES VIA I. MITSUI



T-33A/111FIS/147FIG/PHOTO ROBERT L. KLING



F-101B/123FIS/142FIG/ PHOTO FRANK B. MORMILLO

➡ポートランド国際空港をホームベースとするオレゴンANG 142FIG/123FISのF-101B-110MC(58-0325)。123FISは1974年にF-102から現在のF-101に改変した部隊で、アメリカ西海岸北部の防空を担当している。
⬇ニューヨーク州ナイアガラ・フォールズ国際空港に駐留する107FIG/136FISのF-101B-MC(58-0279)。アメリカ東海岸、ニューヨーク周辺を防空範囲とする136FISは、F-4飛行隊への改変が予定されているといわれるが、具体的な時期は未だ決定されておらず1970年から10年間、F-101を使用しつづけている。なお、このページと前ページの3個飛行隊が、米空軍における全F-101勢力である。



S/136FIS/107FIG/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES VIA I. MITSUI



B/101FIS/102FIW/ PHOTO BENJAMIN KNOWLES VIA I. MITSUI

⬆デビスモンサン空軍基地へ飛来したマサチューセッツANG 102FIW/101FISのF-106B-1-CO(57-2524)。
➡帰投するフロリダANG 125FIG/159FISのF-106A-120-CO(59-0060)。ANGにおけるF-106飛行隊は、現在5個で、これらとF-101、F-4を合わせた要撃部隊は、米本土防空の60%を占めている。



F-106A/159FIS/125FIG



T-33A/186FIS/120FIG

⬆ティンダル空軍基地へ飛来したモンタナANG 120FIG/186FISのT-33A-1-LO(56-1670)。写真は2年に1回開催される防空軍団の競技大会"ウィリアムテル74"に参加したときのもので、この年、186FISのF-106は、同機の部門、カテゴリーIIIで優勝をしている。186FISはモンタナ州グレート・フォールズ国際空港をホームベースとしており、カナダ国境沿いの地域をその行動範囲としている。

⬇飛行中のカリフォルニアANG 144FIW/194FISのF-106A-35-CO(59-0136)。カリフォルニア州の北部サンフランシスコに近いフレスノ州航空隊基地をホームベースとする144FISは、太平洋沿岸の防空をその任としている。垂直尾翼のゴールデンベアは、カリフォルニア州旗と同様のデザインで、いかにも州航空隊機といった感じがする。







S/134DSES/158DSEG/PHOTO J. BURRIDGE.

バーモントANG 158DSEG/134DSESのEB-57B MA(52-1505)。DSESとは
fence Systems Evaluation Squadronの略で、防空システムの評価が
の任務である。昨年、同任務に就いていたADTACの17DSESが解散した
め、134DSESは現在米空軍で唯一の部隊となった。今のところこれと
った後継機が無いため、今後もしばらくは維持されることになろう。
は134DSESで技量維持・訓練用に使用している通常型のB-57C MA(53-
856)で、EBとは異なり黒一色の異様な姿をしている。1979年の撮影。
SACユニットの使用機はすべてタンカーのKC-135Aであるが、写真はオ
イオANGでリッケンバッカー空軍基地に駐留する160AREFG/145AREFS
KC-135A-BA(57-1507)。

SAC UNIT

35A/145AREFS/160AREFG/PHOTO BENJAMIN KNOWLES





MAC UNIT

↑ロスアンゼルス近郊のバンナイス州航空隊基地に駐留するカリフォルニアANG 146TAW/115TASのC-130B-LM(61-2634)。115TASはB型とE型を混成装備する飛行隊であるが，今秋にはE型に統一されることになっている。蛍光オレンジで機体全面に描かれたらくがきがおもしろい。





↑デビスモンサン空軍基地に飛来したニ
ューヨークANG 109TAG/139TASのC-1
30D-LM(57-491)。シェネクタディ州空軍基
地をホームベースとする139TASは，北緯
線に沿って北米に広がるレーダー警戒網
・DEWラインを支援するのがその主任務
で，前・主脚に装備された大型スキーが
氷雪地域での運用を物語っている。MA
ユニットの輸送部隊は，レギュラー部
と同様に1974年，TACの指揮下から移
してきたもので，現在19個のTASを擁し
このうち18個までがC-130ハーキュリー
ズを使用している。

←デラウェアANG 166TAG/142TASのC-
130Aにはられているグループ・インシグ
ニア。



C-7A/135TAS/135TAG/PHOTO KATSUHIRO TOKUNAGA

⬆メリーランドANG 135TAG/135TASのC-7A(60-430)。135TASはANG唯一のC-7A装備飛行隊だが、今年中にはC-130への改変を予定している。



C-130H/185TAS/137 TAW/PHOTO BENJAMIN KNOWLES

➡オクラホマANG 137TAW/185TASのC-130H-LM(78-806)。185TASが最新型のC-130Hを受領したのは1979年秋で、今年には2番目の部隊が誕生することになっている。



HC-130P/129ARRS/129ARRG/PHOTO BENJAMIN KNOWLES

➡カリフォルニアANG 129ARRG/129ARRSのHC-130P-130LM(66-0224)。129ARRSは西海岸地域の救難部隊で、昨年までサンフランシスコ近くのヘイウァードに駐留していたが、今年から太平洋艦隊のP-3ベースとして有名なモフェットフィールド海軍基地へ移動した。



HH-3E/129ARRS/129ARRG/PHOTO BENJAMIN KNOWLES

➡同じく129ARRG/129ARRSのHH-3E-SI(65-12777)。ANGにはこのほかに106ARRG/102ARRSが東海岸を担当している。



川崎 92式戦闘機
Kawasaki Type 92 Fighter



川崎 95式戦闘機(キ-10)
Kawasaki Ki-10 Fighter "Perry"
〔第77戦隊〕



中島 97式戦闘機(キ-27)
Nakajima Ki-27 Fighter "Nate"
〔第246戦隊〕



中島 1式戦闘機"隼"(キ-43)
Nakajima Ki-43 Fighter "Oscar"
〔第77戦隊第1中隊〕

ANGの翼 Part I



The most important part-time job in AmericaというANGの標語がある。これこそANGの性格を最も端的に表現しているといえるが，近年ANGの果たす役割りはとみに重要性を増しており，とりわけアメリカ本土の防空面においてその傾向は顕著である。かつてANGの隊員を指した"週末戦士"の言葉は過去のものとなりつつあり，その練度はレギュラー・ユニットのフル・タイマーたちと比較して，いささかも劣らない水準にある。去る6月のハワイANG対航空自衛隊のDACTをはじめ，最近にわかにその動きがクローズアップされているANG特集の一環として，以下のグラフ・ページでは使用機の変遷からANGの歴史と現況にアプローチを試みよう。

〈アイダホANG124TRG/190TRS〉

アイダホANG 124TRG/190TRSはボイス近郊のゴーウェン・フィールドを基地に，RF-4Cを装備して戦術偵察任務に励んでいる。190TRSは1975年からRF-4Cを使用しているが，1946年10月13日の編成以来，その歴史のほとんどを要撃戦闘機とともに歩んできた由緒ある部隊で，F-86A→F-84→F-89B→F-86L→F-102Aと，連綿と受け継がれてきた伝統は米空軍要撃戦闘機の発達史そのものといえるし，さらに一転して戦術偵察機部隊に変身を遂げたところはANGならではのユニークさでもある。ここにアイダホANG124TRG/190TRSの歴史をふりかえってみよう。

190TRSの歴史は第2次大戦後，間もない1946年10月13日，190FSとして編成されたことに始まる。ちなみに190FSの初代飛行隊長を務めたのは，対日戦のエース・パイロットであり，当時の連合艦隊司令長官，山本五十六大将の乗機一式陸攻を撃墜したことで知られるトーマス G・ランフィア中佐である。編成後約5年が経過した1951年4月1日，おりから勃発した朝鮮動乱のため190FSはコールアップを受けて第一線に復帰，ジョージア州ムーディー空軍基地の146FBWに編入され，6ヵ月後の1951年10月にはカリフォルニア州ジョージ空軍基地の第9航空軍指揮下に置かれることになる。そして1952年12月31日まで朝鮮動乱に参戦するが，この間190FSの部隊そのものは本国にとどまり，将兵のみ戦線に派遣された。朝鮮動乱から復員した1953年1月，190FSは新たに防空任務を与えられて使用機はF-86セイバーとなり，ジェット時代に突入する。1956年，190FSの新部隊としてボイス近郊のゴーウェン・フィールドにおいて124FGが発足，これにより人員は倍となり，航空群組織となったことからセルフ・サポート能力を備えるに至った。124FG/190FISとなった同隊はF-86AからF-94，F-89Bを経てF-86Lという具合いに全天候要撃戦闘機部隊としての道を歩み，1964年春には超音速性を有するデルタ翼戦闘機F-102Aを迎える。そして75年10月までの11年間，190FISは24時間のアラート態勢を維持した後，RF-4C装備の戦術偵察機部隊124TRG/190TRSに改編され現在に至るのである。

IDAHO AIR NATIONAL GUARD



〈PHOTO IDAHO ANG 124TRG〉



←アイダホANG最初の使用機F-51Dムスタング。190FSの飛行隊長ディブ・ジョンソン少佐の乗機で，翼下面に5in HVAR用ランチャーを装備している。

↑アイダホANG最初のジェット戦闘機F-86Aセイバー。1953年1月，朝鮮動乱から復員した190FSの将兵は新しいミッションとして防空任務を与えられて10月にまずT-33A 2機を受領，続いて11月にはF-86Aの配備が始まった。10月にはANGのガナリー・ミートにも参加するなど，1953年は190FSにとって多忙な年であった。





↑同じく190所属のF-86A。1956年，ボイス近郊のゴーウェン・フィールドに190FSの新部隊として124FGが編成された結果，人員などを含め規模は2倍になり，航空機の整備能力や付属施設など，アイダホANGはセルフ・サポート能力を備えるに至った。

←ジュラルミンの地肌にフルオレセント・イエローオレンジの帯も鮮やかなF-86L。F-51D/F-86A/F-94B/F-89Bに続く"190"5番目の戦闘機として1959年から1964年春まで使用。F-86L時代の1961年以降，24時間のアラート態勢に入った。



↑124FG/190FISが使用した全天候要撃機F-89B。124FG（Fighter Group）の編成とほぼ時を同じくする1956年4月16日，190へのF-89Bスコーピオンの配備が始まった。このF-89は米空軍最初の本格的な全天候戦闘機であり，D型以降は機関銃装備を廃止，2.75in FFARとAAMに移行した。
↓アイダホ上空を飛ぶF-89B編隊。スコーピオン導入を前にした1956年3月，飛行隊の名称に新たに"要撃"が付加されて190FISとなり，以後1975年までの足かけ20年間，防空に任ずることになる。





⬇190FISが1964年春以降，約10年間にわたって使用していたF-102Aデルタダガー。F-102Aにより超音速時代を迎えた190FISは，以後1975年までADC/ADCOM要撃チームの一部として24時間のアラート・ステータスにあり，米本土防空の重要任務を帯びていた。また1968年には194FGは訓練およびブリーフィング用に閉回路テレビを導入，このシステムを最初に取り入れたANGユニットとなった。







⬆ウイリアム・テル会場のティンドル空軍基地における190FIS所属F-102A。F-102最後のウイリアム・テルとなったWT'74において124FIG/190FISは見事に優勝を飾るとともに，190のR.タウンゼント中佐は"Top Gun"の栄光に輝いた。そして1年後の1975年10月17日，124TRSはF-102AとADCOMに別れを告げ，124TRG/190TRSとしてRF-4Cによる新たなミッションに挑戦することになる。
⬅アイダホ上空を飛ぶ124TRG所属RF-4C。190の機種転換は1976年1月1日に完了，TACのORIにもパスして，124TRGは実働態勢に達したことが証明された。

ARIZONA AIR NATIONAL GUARD



⬅米空軍の独立以前、州兵航空部隊ではスター・マークの国籍標識の代わりに州兵飛行隊のエンブレムを描いていた。写真はアリゾナANGの初代使用機P-51D。1947年、ルーク陸軍飛行場におけるもの。

"The Phoenix Air Guard"と呼ばれるアリゾナANGの161ARG(空中給油航空群)はフェニックスのスカイハーバー空港をホームベースに、KC-135Aストラトタンカーを装備して米本土西半分を飛ぶ米空軍機に対する空中給油サービスを提供しており、その果たす役割はきわめて大きい。ここに161ARG34年の歴史を写真で追ってみよう。

161ARG 34年の歴史には、3つの大きな節目がある。ひとつは1951年2月1日発令の朝鮮動乱勃発にともなう第一線復帰で、このときは部隊こそ移動しなかったが、パイロットを始めとする将兵は韓国に展開して参戦した。この朝鮮動乱はANGの強化を促進するきっかけとなり、197FSはF-86Aの配備を受けるとともに、部隊はルーク飛行場からフェニックスのスカイハーバー空港に移動した。1950年代半ばにはアリゾナANG2番目の部隊が編成されていて、ともにアメリカ大陸南西部の防空を担当することになる。1960年初め、飛行隊レベルから161FGへと組織も拡充された。"Phoenix Air Guard"は、最後の要撃機部隊としてANG最初のマッハ2ファイターF-104Aの配備を受ける。これが2番目の転換である。そして1961年11月、ベルリン危機を迎えて161FGは2度目のコールアップを受け、750名の将校はF-104A22機とともにヨーロッパに展開、鉄のカーテン沿いのデイリー・パトロール任務に就いた。3番目の転換は戦闘機から一転、C-97装備の161ATGとなったこと。C-97時代は以後10余年間続き、この間1968年8月161AAG、1972年8月には現在の161ARGと名称が変更されて1977年度からKC-135Aに機種転換、SACの指揮下に入り現在に至っている。



⬆フェニックスのスカイハーバー空港を離陸する197FSのF-86A。1956年の撮影で、197FSのニックネーム"Copperhead"にちなむマムシのエンブレムに注目。手前の機体のCopperheadがひとまわり小さいのは、塗装作業のマンアワー低減のため



⬆ルーティン訓練を終えて帰投した"Copperhead"のF-86A。1957年から197FS所属F-86Aの一部にコッパーの帯が追加された。1956年にはツーソンに姉妹部隊として152FSが発足，197とともに米本土南西部の防空任務を分かちあうことになる。

⬇1960年初め，ANGの第一線を退いたF-104AがANGの3個飛行隊に配備されることになり，197FISはいち早く「最後の有人戦闘機」を受領してANGもマッハ2時代に突入した。写真は1961年11月のベルリン危機に際してコールアップを受け，MATSのC-124に搭載されて西ドイツへと向かう197のF-104A。





⬆197FISが1958年から60年にかけて使用した全天候要撃機F-86L。後方のF-86L胴体後部の「AFNG」に注目。この「AFNG」の表示は1950年代末のごく短期間使用されたにすぎない。AN/ARR-39データ・リンク受信機を装備したF-86LはANGの24個飛行隊で使用された。

⬇F-104への転換とほぼ同時に従来の飛行隊組織から161FGに改編された"Copperheads"は西ドイツから帰国後，一貫してC-97を使用，輸送任務に就くことになる。1960年代を通じて輸送任務に活躍したこのC-97は，15年間に75,000時間の無事故記録を達成した。写真は1968年の撮影で，この年8月，161はMAGの新名称とともに新たに患者輸送任務を与えられることになる。





↑1972年8月，161ARG(Air Refueling Group)と改称された同隊はTACの指揮下に入り，アメリカ本土西側を飛ぶ米軍機に対する空中給油支援を担当することになった。また，F-15開発の初期段階では161ARGのKC-97が空中給油サービスを提供，米空軍最古参機と最新鋭のスーパーファイターというユニークな取り合わせが見られた。写真はスカイハーバー空港におけるKC-97G。
↓アリゾナANG17年間の歴史を物語るショット/1977会計年度以降，ANGタンカー部隊はSACに移管されると同時にジェット化が進み，161ARGもKC-97LからKC-135Aに転換，現在に至っている。



ＡＮＧの翼 Part II



ＡＮＧの翼――ここでは創立以来30有余年の歴史を誇る州航空隊の歴史を，ＡＮＧの翼と題し，レギュラー・ユニットの機を５年程の間隔で追った使用機の変遷から見てみよう。
⬇アラモの砦上空をデルタ・フォーメーションでパスするテキサスＡＮＧ149FIG/182FISのF-102Ａ。





PHOTO 112TFG

←P-51Dの軽量型として，大戦機中最高性能を誇ったF-51Hは，555機生産されたが第2次大戦には結局間に合わなかった。ANGはこのF-51Hを1950年ごろから導入し，生き残りのF-51DやF-47Nと新しいジェット戦闘機とのつなぎとして使用した。写真はペンシルバニアANGのF-51H-5-NA(44-64346)で，1952年F-47Nの代替機として112FGに配備され，1953年，T-33に改変された。
↓1951年から54年にかけて使用されたマサチューセッツANGのF-51H-10-NA(44-64570)。



PHOTO

→F-80はF-51H同様，第2次大戦には間に合わなかった機体だが，F-51HがそのままANGに配備され，ほとんど実戦に参加する機会を得なかったのに対し，F-80は1950年にぼっ発した朝鮮戦争に参戦，緒戦では戦闘機として，はたまた戦闘爆撃機として大活躍した。しかし，新鋭のF-84やF-86がぞくぞくと朝鮮に投入されるにしたがい，第一線を退いたF-80はANGに配備されるようになった。写真はアイオアANG185 FIG/174FISのF-80B-1-LOで，1953年に配備，1956年には朝鮮戦争の終結とともに余剰となったF-84Eに改変された。
↓サウスカロライナANG，157FISのF-80A/B。

PHOTO 185TFG



PHOTO 169FG VIA





120FIG



↑1950年末から朝鮮に展開したF-86Aは，1951年からF-86Eに改変され米本土に帰還した。ANGへの配備はF-86Fの量産が軌道に乗り朝鮮の戦火が消えた1953年からで，モンタナANGを皮切りに配備が開始された。F-86Aの配備は比較的短期間で，その代替機はF-86E/Fではなく，同じ要撃機F-89/94であった。写真はグレート・フォール空港に展開するモンタナANG，120FIGのF-86A-5-NA "City of Helena"(49-1256)で，1953年10月から1955年にかけて要撃任務に使用された。



PHOTO 119FIG

←←F-94はTF-80(T-33)から発達した全天候戦闘機で，1950年1月，YF-97Aとして初飛行したF-94Cは，米空軍では初めての機銃/機関砲を持たない半自動全天候戦闘機として合計387機完成した。ANGへの配備は1954年頃から始まり，北部のノース・ダコタ，モンタナなどの各州にADCの一翼を担う形で配備された。写真はノース・ダコタANG119FIGで1956年から使用されたF-94Cで，1958年までホームベース，ファーゴで24時間アラート任務についていた。

PHOTO 169FG VIA K.M



→一方，単座機としては初めての全天候要撃機であるF-86DはADCの主流を占めていたが，50年代中盤から配備がはじまった超音速戦闘機の台頭により，しだいにANGに対しても機数がまわってくるようになった。F-86Dは1956年末にはSAGE(半自動防空警戒組織)とのデータ・リンク受信機ARR-39を搭載するF-86Lへの改修が開始され，翌年からはANGへの配備も始まった。F-86Lを配備したANGの戦闘要撃飛行隊はのべ24個におよび，中でもカリフォルニアANG164FG/196FISは1964年にF-102Aと改変されるまでF-86Lを使用した。写真はサウス・カロライナANG169FG/157FISのF-86L-50-NA。



PHOTO 158FG VIA K.M



↑F-89は最高速度の点ではF-86DやF-94Cに劣るものの、高高度での安定性、航続性能などでは他機を寄せつけず、強大な火力と相まって米本土はもとより、アラスカ防衛の任にもついた。ANGへの配備は、F-102AがADCに配備される1957年ごろからで、ANGへのF-102の配備が完了する1969年ごろまで使用された。写真はバーモントANG 158FG/134FISのF-89J-40-NO(52-1906)で、1969年まで使用された。

←アメリカ防空の要SAGE(半自動防衛警戒組織)とデータ・リンクして自動要撃が可能な超音速要撃戦闘機F-102Aは、1956年、327FISを皮切りに合計21個の要撃飛行隊に配備された。F-102Aの発展型F-106A(当初はF-102Bと呼ばれた)の量産とADCへの配備が一段落した60年代前半には、余剰となったF-102がANGへ配備されることになり、以後ANGのADCユニットの多くは70年代中盤にその任を後継F-106Aへひきつぐまで使用し続けた。写真は120FIG/186FISのF-102A-45-CO→

↓ペンシルバニアANG112FIG/146FISのF-102A。

PHOTO 112TFG





PHOTO N.E.TAYLOR

⬆SACの長距離援護戦闘機として開発されたF-101は，用兵上の変更からキャンセルされた。しかし，その性能に着目したTACとADCがその発注を引きつぎ，TACは戦闘爆撃機として，ADCはF-102をバックアップする全天候要撃機としてF-101を使用した。ADCのF-101BはMG-13 FCSを装備する複座機で，F-102ほど自動化された要撃システムは持たないが，その単純さゆえ，F-102が退役した現在もANGに3飛行隊配備されている。写真は179FISのF-101B-100。

PHOTO 144FIG



⬆ファルコンAAMを発射するカリフォルニアANG 144FIG/194FISのF-106A-130-CO。194FISは1976年にF-102から機種改変し，現在もホームベース，フレスノを基地に東海岸の防衛にあたっている。F-106Aは電子戦下でもSAGEとデータ・リンクして完全な自動要撃が行なえる機体で，初飛行後25年近くたった現在でも，第1級の性能を持つ要撃機である。

➡ANGでは，F-101B，F-106の老朽化にともない，余剰のでてきたF-4C/Dを受領，1977年から写真のノースダコタANG，119FIG/178FISが，78年にはミシガンANG，191FIG/171FISがF-4Dに改変された。写真は178FISのF-4C-26-MC(64-0973)。

PHOTO D. SLOWIAK





PHOTO 185TFG

⬅F-84は当初要撃機として開発が行なわれたが、F-86が迎撃機としても成功作であったこともあり、量産型F-84Bでも84号機からは爆弾ラックを取り付け、戦闘爆撃機として使用された。ANGへの配備はF-84D～Eのレギュラー配属の進んだ1950年頃から始まったが、折からの朝鮮戦争のぼっ発によるANGの海外派遣、使用機材のレギュラーへの移管などが行なわれ、一部のANGでは再びF-51を配備する結果となった。ANGへF-84が戻ってくるのは朝鮮戦争の戦火が止む1953年以降で、F-84C、D、Eなど新しい機体が次々にANGの攻撃部隊に配備された。なお、LABS(低高度爆撃装置)を装備し、核爆弾の運用が可能なF-84Gは、NATOへの供与が優先され、ANGへの配備は多くない上、続いて生産されたF-84FやF-86Hに余剰機が出てきたため、ほとんどが50年代に姿を消した。写真は1956年から58年まで使用されたアイオアANG 185FIGのF-84E-1-RE(49-2051)。



PHOTO 104TFG VIA K.M.

• F-84Gの後継機として、F-84Eの主翼を40°(25%翼弦)後退させた機体がF-84Fで、TACで戦闘爆撃機として使用されたのはもちろん、SACでも援護戦闘機として使用された。ANGでは、レギュラーがF-100を装備したことによる余剰F-84Fを、F-84E/Gの代替機として受領、70年代前半まで使用した。

⬆マサチューセッツANG102TFW/104TFG/131TFSのF-84F-25-GK。
⬋機首ガンベイを開け、アーミング作業を行なうバージニアANG。192TFG/149TFSのF-84F-35-RE(52-6498)。1961年の撮影。
⬇同じくバージニアANGのF-84F-25-RE。1966年の撮影のため、レギュラー同様TAC標準迷彩を施している。



PHOTO AAHS VIA K.M.



PHOTO AAHS VIA K.M.



PHOTO AAHS VIA K.M.

⬆F-86HはF-86昼間戦闘機シリーズの最終量産型で、LABSを装備し、1,200ポンド級戦術核爆弾を搭載できる戦術戦闘爆撃機。朝鮮での戦訓をふまえて開発された機体であるため開発が遅く、量産はF-100とさして変らぬ時期になってしまった。結局量産は500機ほどで終了、1958年までには第一線を去り、次々にANGへ配備された。ANGにおいてはF-86Hは比較的長期間にわたり使用されたが、60年代後半から70年にかけて、セイバーの姿はANGからも消えた。写真はN.Y.ANG、174TFG/138TFSのF-86H-5-NH(52-5732)。1970年まで使用されたANG最後のF-86Hで後に海軍へ移管された。

↙F-100は米空軍初の実用超音速戦闘機であり、F-106まで続くセンチュリー・シリーズのトップ・バッターとしてもその存在意義は大きい。事故の続いたF-100Aに続いて生産されたF-100Cは、主翼が強化され、合計6ヵ所のハードポイントには7,500ポンドにおよぶ外部兵装が搭載でき、機首にはAPG-30レーダ照準機をそなえる多目的戦術戦闘機として500機近く生産された。ANGへはF-100Aと交替する形で1958年ごろから配備が始まった。写真はベトナムのファン・ラン空軍基地に展開したコロラドANG140TFW/120TFSのF-100C-25-NA(54-2041)、"Mumble Machine"。

PHOTO AAHS VIA K.M.



PHOTO AAHS VIA K.M.



↙F-100Cの多目的性をさらに一歩進めた戦闘爆撃機がこのF-100Dで、AIM-9サイドワインダーAAM、AGM-12ブルパップASMなどが運用できた。LABSはF-100Cより新型のものに換装され、このほかにTACAN、自動操縦装置などが装備されたため、その性能は大きく向上している。ANGへの配備はベトナム戦争に多くのF-100C/D/Fがかり出されたことも影響して1970年以降となった。写真はインディアナANG、122TFG/163TFSで79年まで使用されていたF-100D-45-NH(55-2837)と-70-NA(56-3070)。機首ピトー管取付部上にはRHAWアンテナが追加されており、これらの機体が長い年月の間にさまざまな改修を受けてきたことがわかる。なお現在この163TFSはF-4Cを装備している。

➡ホームベースのデス・モイネス空港へ着陸するアイオアANG、185TFG/174TFSのF-100D-75-NA(56-3143)。174TFSは1961年にF-100Cを受領して以来、1977年7月にF-100DをA-7Dに改変するまでの16年間F-100を装備したHUNスコードロンである。

PHOTO 185TFG





PHOTO AAHS VIA K.M

⬇1976年，米空軍は海軍のA-7コルセア艦上攻撃機を空軍規格に改めた機体をA-7Dとして発注した。それまで米空軍は本格的戦闘爆撃機F-105とそのバックアップ機F-100を使用していたが，A-7DはF-100C/Dの代替機として発注されたもの。A-7Dの実戦配備は1969年9月で，のべ6個航空団へ配備された。ANGへのA-7D配備は1973年にはじまり，F-100を装備していた多くの飛行隊がA-7Dに機種を変更した。写真はペンシルバニアANG，112TFG/146TFSのA-7D-16-CV(74-1743)と-9-CV(70-1037)で，1976年にF-102Aに換えてA-7Dを受領，現在に至っている。

PHOTO K. MINOURA





PHOTO 192TFG VIA K.M.

←ベトナム戦によって，生産機数の半数以上という多大な損失を出しながらも，その優れた低空高速性能と戦術核を含む大きな爆弾搭載能力とによって，初飛行以来25年に渡り，アメリカの空を駆ってきたF-105サンダーチーフも，整備性に起因する稼動率の低さや，老朽化にともなうパーツ不足をいかんともしがたく，カンザスANG184TFTG/127TFTSが行なっていた転換訓練も昨年終了，パイロット達には比較的好評ながら，現存するANG 4個飛行隊は，1個を残して今年中に他機種への改変が予定されている。写真は唯一B型を装備するニュージャージーANG108TFW/141TFSのF-105B-10-RE(57-5794)。
↑アメリカ北西部の丘陵地帯をフィンガー・チップ・フォーメーションで飛行するバージニアANG192TFG/149TFSのF-105D［手前から60-449, 60-498, 59-1733, 61-0507］



PHOTO AAHS VIA K.M.

↑米空軍におけるF-104スターファイターの防空戦闘機としての不運さは，予備役部隊ANGにとっても同様で，写真の海外部隊，プエルト・リコANG156TFG/198TFSが唯一の飛行隊であった。
↓ANGの新FAC（前線空中指揮）機として登場したOA-37B。写真はウイスコンシンANG128TASW/176TASSの所属機。





PHOTO 128TASW



PHOTO AAHS VIA K. M



PHOTO 155TRG VIA K. M

⬆ANGにおいて、ジェット化普及以来初の本格的な戦術偵察機として登場したのが、このRF-84Fである。1950年代から70年代初頭にかけて、ほとんどのTRSがこの機を使用した。写真は、バージニア州バード・フィールドに飛来したアラバマANG 117TRG/106TRSのRF-84F-40-RE(53-7591)。106TRSは、1970年、RF-4Cへと機種改変した。

⬅こちらは3色の迷彩塗装を施したネブラスカANG 155TRG/173TRSのRF-84F-15-RE(51-1952)。173TRSは、1974年まで同機を使用し続けた。

⬇RF-84とともに同時期、偵察機として使用されたRB-57。写真はミシガンANG 110TRG/172TRSのRB-57A-MA(52-1485)で、1963年9月22日の撮影。172TRSは1971年、O-2Aに機種改変し、172TASSとなった。

PHOTO AAHS VIA K. M



➡アメリカ東部の森林地帯上空を飛行するケンタッキーANG123TRW/165TRSのRF-101H-30-MC(60-020)。ANGでRF-84Fの後継機として使用されたのがこのRF-101シリーズで、A、B、C、H、Gとすべてのタイプが各部隊別に装備されていた。最後の部隊となったのは、RF-101Cを装備していたミシシッピーANG186TRG/153TRSで、1978年12月、RF-4Cがこれに代わった。

⬇板付基地のタキシーウェイをエプロンへと向かうケンタッキーANG123TRW/165TRSのRF-101G。165TRSは、日本に駐留したことのある数少ないANG部隊のうちの1つで、1968年1月の情報収集艦プエブロ号拿捕事件に際して、コール・アップにより進駐した。

⬊そして現在のANG、TRSの主力がこのRF-4Cファントムである。現在ANGのTRS勢力は、RF-4Cの8個飛行隊で、米空軍の57%の偵察任務を請負っている。写真はネバダANG152TRG/192TRSのRF-4C。

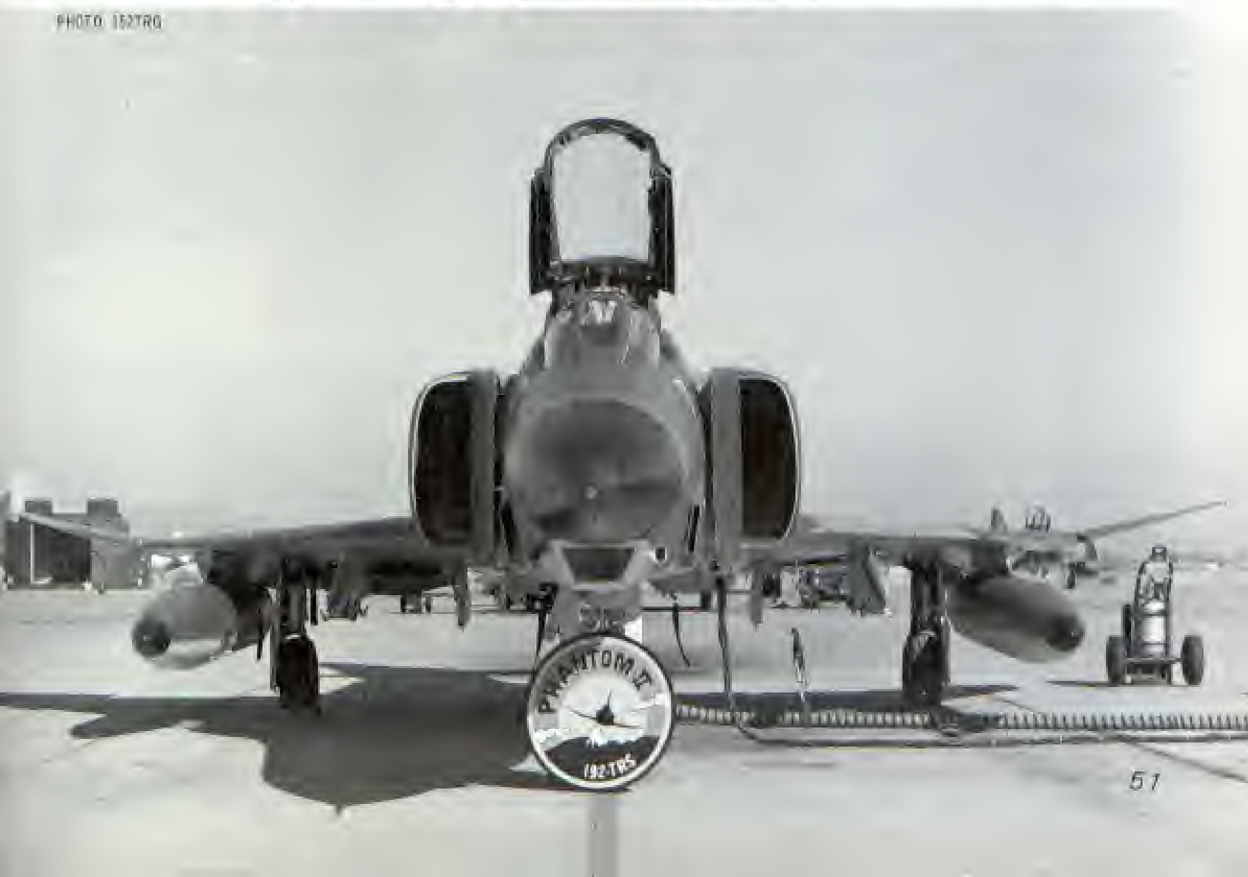
PHOTO K. M.





PHOTO 123TRW VIA K. M.

PHOTO 152TRG





↑ANGのA-7Dに給油を行なうペンシルバニアANG171ARFEW/147ARFESのKC-97L-115-BO(52-2603)。現在13個が維持されているANGのタンカー部隊は、レギュラーと同様のKC-135Aを装備している。KC-97Lは両翼下にJ47-GE-25A補助エンジンポッドを装備した最終タイプ。

PHOTO 171ARW



PHOTO I. MITSUI

↑1949年11月、巨人輸送機として話題のなか出現したC-124グローブマスター。ANGで1970年代中期まで使用された。写真は、退役後、日本の横田基地を訪れたC-124C-DL(52-1038)。



PHOTO B. KNOWLES JR.

↑ANGのFIS、TFS、TRSには、輸送機としてC-131がT-33Aとともに配置されているが、写真はニューメキシコANG150TFGのC-131B-CO(53-7814)。垂直尾翼のマーキングは、ミニットマン。



PHOTO B. KNOWLES JR.

↑現在の主力輸送機は、このC-130ハーキュリーズである。ANGにはA、B、D、E、Hの各型が配備されているが、写真は初期型のレドームのないテネシーANG164TAG/155TASのC-130A-LM(55-3132)。



PHOTO 106ARRG

↑洋上に浮かぶニューヨークANG106ARRG/102ARRSのHH-3E-S(65-12781)。HU-16BやC-54Dなどから救難・回収任務を引継いだHH-3Eは、現在HC-130H/Pとともに2機編隊行動で任務に就いている。



PHOTO 158FG VIA K.M.

↑現在米空軍唯一のDSESであるバーモントANG158DSEG/134DSESが、F-102Aを装備するFISだった頃、輸送機として使用されていたC-47。これらFISやTFS、TRSの輸送機は、この後C-131へ転換し、現在ではT-43Aへの改変が進んでいる。



PHOTO 174TFG VIA K.M.

→ニューヨークANG174TFG/138TFSで連絡用に使用されていたT-33A。

↓ANGで特殊任務を受持っていたペンシルバニアANG193TEWG/193TEWSのEC-121S-LO(54-173)。バトル・フィールド・ジャミングなどの電子戦を遂行していた機体で、胴体上に2本のアンテナが見える。デビスモンサンにて1978年5月撮影。



PHOTO B. KNOWLES JR. VIA I.MITSUI

ANGの翼 Part III

↓ANGのADTACユニット唯一のF-4C飛行隊191FIG・171FIS所属機



PHOTO 191FIG



PHOTO 192FIW VIA K. M



本土の防空を担当するANGのADTACユニットは現在10個飛行隊あって，うち半数をF-106Aデルタダートが占めるほか，F-4C/Dが1個飛行隊と，F-101Bブードゥーは3個飛行隊がいまだ健在である。F-101Bはすでに退役の予定時期をすぎているが，ADCOM（現ADTAC）の要撃機自体，F-106の後継機が決定しない状況から，いまだ第一線にとどまっているもので，将来はF-4C/Dと交代すると思われる。バーモントANGへ158DSEGは唯一の防空システム評価部隊で，EB-57Bを使用，敵爆撃機をシミュレートした仮想敵機サービスにより，防空システムの機能チェックと評価を担当しており，TACで同様の任務に就いていた17DSESが解散した現在では，空軍の防空システム評価は100%，158DSEGに依存している。またPACAFの指揮下にあるハワイANG154TFG/199TFSはハワイ島の防空を担当しており，1975年にF-102Aにかわって F-4Cを装備，ANG要撃部隊最初のF-4C部隊となった。

PHOTO 144FIW





↑テキサスANG 147FIG・111FIS所属のF-101B



⬆F-106デルタダートは就役以来すでに20年を経ているが、具体的な後継機も決まらないまま本土防空の第一線に君臨しており、ANGのF-106飛行隊はA型14機とB型2機で構成されるから、5個飛行隊で約80機が24時間のアラート任務に就いていることになる。写真はマサチューセッツANG102FIW/101FIS所属機。
⬇カリフォルニア州フレズノ空港を基地とする144FIW/194FIS所属機。フレズノの144FIWはほかに120FIG（モンタナ）と142FIG（オレゴン）をその指揮下に置いている。





PHOTO 140TFW VIA K.M.

TACユニットの花形ともいえる戦術戦闘機部隊は合計30個飛行隊あり，使用機はF-4，F-105，A-7D，A-10Aの4種類だが，F-4はC・D，F-105にはB・D・F・Gの各モデルがあって，このうちF-105GはANG最初のワイルドウィーズル機としてジョージアの116TFW，128TFSに配備されたばかりのニューフェース。老兵F-100は1979年11月，インディアナの113TFSを最後に退役を完了し，またA-37BはO-2Aに代わるFAC用機として戦術戦闘機のインベントリーから姿を消す一方，新鋭機A-10Aの配備が精力的に進められていることが注目される。1980年4月1日現在の機種別内訳はF-4が8個飛行隊（うち1個はD型装備），F-105とA-10が各4個，最も多いA-7Dは14個飛行隊となっており，F-105部隊のうちひとつは前述のG型装備のワイルドウィーズル飛行隊である。

⬆コロラドA.N.G.140TFW／120TFS所属のA-7D。TAC最後のA-7D航空団の354TFWは現在A-10Aへの転換に入っており，A-7DのANG移管が完了する日も遠くない

⬇バージニアANG 192TFG／149TFS所属のF-105D。現在4個飛行隊あるF-105も1980年度中にA-7Dへの転換に入り，G型を装備するジョージアの128TFSのみとなる



PHOTO 192TFG. VIA K.M.



PHOTO 175TFG

↑ボルチモアのマーチン空港に勢揃いしたメリーランドANG 175TFG／104TFS所属のA-10A。後方のA-37Bは104TFSが昨年まで使用していた機体で，A-37Bの総飛行時間は44,898時間に達した。A-37BとA-10Aとの比較では速度性能こそ大差ないものの，搭載能力においては3倍近い開きがあり，104TFSの攻撃力は飛躍的に強化されたことになる。
←コネチカットANG 103TFG／118TFS所属機。ANGのA-10A飛行隊は18機編成で，1979年にF-100D/Fから転換に入った118TFSはすでに全機の引渡しを終えて実働態勢にある。ほかにニューヨークおよびマサチューセッツの174TFWと104TFGがA-10Aへの転換を終えており，これらANGのA-10A部隊が米東部に集中しているのは，ヨーロッパ派遣を考慮してのことと思われる。



PHOTO 103TFG

PHOTO I. MITSUI

→ファントムの故郷ミズーリ州セントルイスのランバート・フィールドを基地とする131TFW／110TFSのF-4C。パイロットのヘルメットは「セントルイス・カージナルス」のマークをデザインしたもので，ANGならではの雰囲気を感じさせる。ANG最初のF-4C飛行隊はイリノイの183TFG／170TFSで，続いてハワイの154TFG／199TFS（PACAF指揮下）がF-102AからF-4Cに転換したが，199TFSはハワイの防空を主任務としており，TFSというもののミッションの性格はむしろADTACユニット寄りのF-4C飛行隊である





PHOTO 123TRW

戦術偵察機はいまやRF-4Cのひとり舞台で、8個飛行隊が維持されており、平時にはレギュラー・ユニットではとかく軽視され勝ちなこともあって、米空軍全偵察機勢力の57%に相当するから、ANGが果たす役割りは防空に次いで大きい。そのほかのTACユニットではTASS(戦術航空支援)の分野からO-2Aのフェーズアウトが始まり、代わってA-37BがOA-37BとしてFAC任務に転用されつつある。低速のO-2の代替とはいえ、かつてA-37がベトナム戦争で評価試験を行なった際「FAC用には不適」と評価されたことを思えば皮肉な感じがしないでもない。また注目されるのはニューフェースとしてEC-130Eが加わったことで、E-3の配備により余剰となったTACの7ACCSからゆずり受けたもの。

↑ケンタッキーANG 123 TRW／165 TRSのRF-4C。165 TRSは1976年春、RF-101Gに代わってRF-4Cを装備、新たなクルーとしてRSOが加わった

↓ANG最初のワイルドウィーゼル機F-105G。ジョージアの116 TFW／128 TFSの所属で、F-105B／Dのフェーズアウト後もワイルドウィーゼル機として生き残る。



PHOTO R.E.KLING







PHOTO 111TASG VIA K.M.

⬆ANGの電子戦機2種。上はバーモントの158DSEG/134DSESのEB-57B。下はペンシルバニアの193TEWG/140TEWS所属のEC-130E。134DSESは、TACの17DSES解散後は唯一の防空システム評価部隊として敵爆撃機をシミュレートしたペネトレーション行動で、防空組織の機能チェックと訓練の重責を負っている。一方のEC-130EはANGが初めて装備した戦術航空管制用機で、F-105GとともにANGの電子戦能力は大きく向上した。

⬆ペンシルバニアANG 111TASG/103TASS所属のO-2A。現在O-2Aは4個飛行隊が維持されているが、すでにOA-37Bへの転換が始まっており、遠からず姿を消すことになる。

⬇ANGのSACユニットはすべてKC-135Aを装備する空中給油部隊で、13個飛行隊あり、1975年から始まったKC-135AのANG配備が一段落したこともあって今後しばらくの間は部隊の変動は見られそうにない。



PHOTO 103TFG

PHOTO NEWS





⬅⬆昭和53年度に発注され，M Dセントルイス工場で組立ての進んでいた日本向けF-15Jイーグル1号機(79-280)が完成，6月4日初飛行に成功した。この1号機は7月中旬渡米中の防衛庁技術審査チームが受領，8月下旬に初飛行する2号機とともに10月からエドワーズで飛行審査を行なう。日本へは56年初頭にフェリーされ，岐阜基地の航空実験団でテストの予定。防衛庁は米空軍を通じてFMS（有償援助）で8機のF-15(J-2機，DJ-6機)を発注しており，空軍シリアルが記入されているのはそのため。(M D)

↙6月5日，米海軍はデジタル化されたアビオニクスを搭載する新型フェニックス，AIM-54Cの発射試験に成功した。なお発射機はPMTCのF-14A，標的はQF-4。(Hughes)

⬇6月19日，BAeハットフィールド工場にBAe 146-100 1号機の中央胴体がフルトン(ブリストル)工場から搬入され，ハットフィールド製の前部胴体との組立てが開始された。なお，7月までにはマンチェスター部門製の後胴，米AVCO社製の主翼などが次々に搬入され，1981年の初飛行を目ざし最終組立てにはいる。(BAe)

⬇モスクワ・オリンピック開催を目前に，開港前の最後の準備に急ピッチのシェレメチェボ第2空港。(TASS)











(Top Left Page) A first F-15J Eagle built for JASDF made first flight on 4 June at St.Louis plant of McDonnell Douglas. The aircraft is making a series of test flights at Edwards AFB by JASDF pilots beginning October this year. (M.D.)
(3rd from top) USN made successful launch of AIM-54C on 5 June (Hughes)
(2nd from top) Forward and middle parts of fuselage of the first BAe 146-100 is now being assembled at the Hatfield plant of BAe. Tail section and wings will be following for the completion and first flight scheduled in 1983. (BAe)
(Bottom) Sheremechebo 2nd Airport under finishing touch. (TASS)

(Top Left) The newly constructed tail fin made of multi-complex materials will be installed to this L-1011 of which fuel consumption is expected to be saved annually by 4,000gal. A total of three fins were built for test. (Lockheed)
(Top Right) HAPI (Horizontal Approach Path Indicator) is being tested aboard an AV-8A from USMC. It helps to land on the Sea Harrier Carrier. (BOI)
(Below) Improved Electra ordered by NCAP to be engaged in various weather research programs rolled out of Ontario Plant of Lockheed. Various sensors and 5.7m probe are mounted for the mission. (Lockheed)

↑前号のこのページでもお知らせしたように、ロッキード社はNASAラングレー研究所から受注した複合材製の垂直安定板の地上試験を、ロッキード社ライ・キャニオン総合研究所で開始した。写真は搭載が予定されているL-1011で、この垂直安定板の採用により、通常の運航条件で年間1機当たり、4,000Gal.の燃料節約になると期待されている。(Lockheed)
↗シー・ハリアーの第一線配備にともない、英型対潜巡洋艦用の着艦誘導装置がしムSマリーン社によって開発された。写真はAV-8A(米海兵隊機)によりテストされるHAPI(Horizontal Approach Path Indicator)(British Official Photo)
➡NCAP(米国立大気研究所)はロッキード社に対し、在来のエレクトラ旅客機を改造した空中気象観測機を発注していたが、このほど改造が完了し、同社オンタリオ工場をロール・アウトした。本機は台風、ハリケーン、サイクロンなど熱帯性低気圧の調査に使用されるもので、機首には各種センサーを装備した5.7mのプローブが固定されている。(Lockheed)



PHOTO NEWS







↑5月下旬，横田基地を訪れたアラスカAAC 21TFW/18TFSのF-4E-39-MC(68-448)。韓国の烏山基地訪問の途中で立寄ったもので，本機を含め4機が横田へ飛来した。なお，烏山では18TFS訪問を記念して，51CWのOV-10Aの機首に白クマのマークを記入している。（写真提供 高橋光弘）

三沢基地にハワイANGを招いて行なわれた今回のDACT(10ページ参照)にともない，199TFSのF-4C 6機が6月13日，横田に飛来したが，それと前後して数機のKC-135が横田を訪れた。

←6月13日，横田基地へ着陸するVKC-135A-BN(57-2589)。KC-135Aから改造された要人輸送機だが，空中給油装置が残されている。SAC所属の幹部の乗機と思われる。（写真提供 中井信之）

↙こちらはSACの給油機KC-135A-BN(59-0050)。このほか52-3519も確認されている。（写真提供 青木

↓6月8日，小牧基地では開庁記念日として基地が公開された。写真はデモフライトした第401飛行隊のC-1。（写真提供 鈴木勝夫）

(Top) Four F-4E-39-MCs from 18TFW/21TFW of AAC stopped over at Yokota AB on their way to Osan AB in Korea in late May. (by M. Takahashi)
As introduced in page 10, Hawaii ANG participated in the DACT held at Misawa, and on 13 June six F-4Cs from 199TFS visited Yokota AB besides some KC-135s.
(2nd from top) VKC-135A-BN developed from KC-135A at Yokota AB. (by N. Nakai)
(3rd from top) KC-135A-BN, the SAC tanker also on visit to Yokota AB. (by T. Aoki)
(Bottom) C-1s from 401 Sqdn after demonstration flight at Komaki AB. (by T. Suzuki)





↑5月3日、嘉手納基地を訪れたVA-174のA-7E(157491)。本機が搭載とするCV-64コンステレーションは、コーラルシーを交替してインド洋上にあり、ペルシャ湾に睨みをきかせている。
→コーラルシーから飛来したHC-1 Det. 3のSH-3G(146973)。5月23日、嘉手納基地で。
(写真提供 2枚とも平良則厚)
↓昨年岩国基地に展開して以来、すっかりおなじみになったVMAQ-2のEA-6B(160705)。垂直尾翼のフィンに描かれたバニーマークが目新しい。(写真提供 藤村光弘)
↓6月20日、新潟空港を訪れたアエロフロートのイリューシンIL-76T(CCCP-76514)。新潟・ハバロフスク姉妹都市15周年のデモフライトを兼ねての飛来で、本来の目的は10tを越える超大型ダンプのフレームを輸送するため。
(写真提供 高橋邦弘)
↓7月4日から6日にかけて、米空軍横田基地が独立記念日の日米親善行事の一環として一般公開された。写真は7月4,5日にかけて展示されたVP-26のP-3C アップデートII。(詳しくは158ページを参照)

(Top) A-7E from VA-174 visited Kadena AB on 3 May. The Squadron onboard the USS Constellation is now assigned to Indian Ocean mission.
(2nd from top) SH-3G from HC-1 Det. 3 from the Coral Sea at Kadena. (Both by S. Taira)
(3rd from top) EA-6B from VMAQ-2 at AS Iwakuni. Note the bunny marking. (by M. Fujimura)
(Bottom) Aeroflot IL-76T visited Niigata on 20 June to celebrate the 15th anniversary for sister city engagement between Niigata and Havarosk, and to carry back some cargo. (by K. Takahashi)
(Bottom Right) P-3C Update II from VP-26 on display at Yokota on July 4th open-house.









MODELLING MANUAL

WING OF NATIONAL GUARD

ANGの翼

イラスト・解説 野原茂・菅野格

強大なアメリカ正規空軍の予備兵力として，貴重な戦力の一部となっているAIR NATIONAL GUARDは，現在では正規軍の軍事予算削減などの影響もあってその評価は高まる一方である。かつての"週末飛行隊"の面影は消え，装備中の機種もA-10，F-4，A-7など正規部隊と比べても決して遜色のないものでかためられつつある。

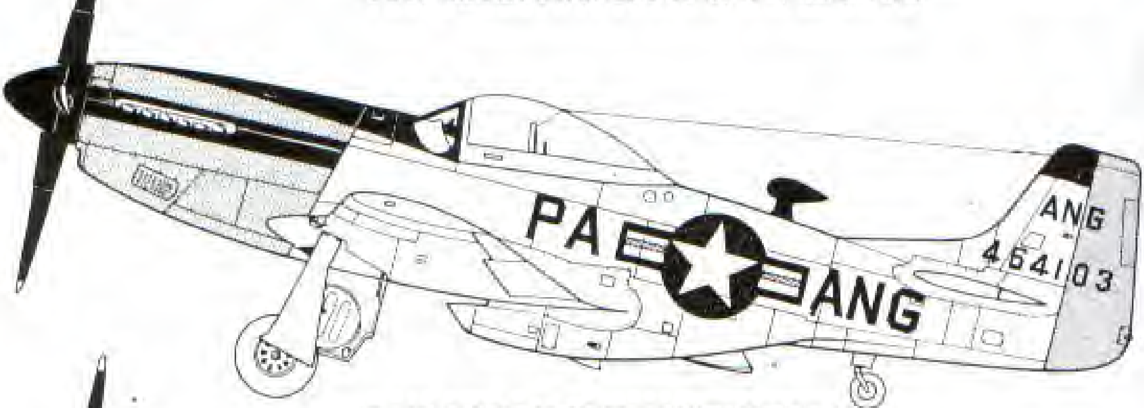
今月号のモデリング・マニュアルではＡＮＧ特集の一環として，１機種特集といういつもの型を改ため，1946年の空軍再編成以来35年にわたってＡＮＧを支えてきた数多くの機体の中から，特に戦闘／攻撃機を中心にそのマーキングを紹介してみたい。カラフルに彩られた機体からは搭乗員たちの心意気が伝わってくるようだ。



NORTH AMERICAN F-51 MUSTANG

〈F-51D-20NA S/N 44-64103 146Sqn. Pennsylvania ANG〉

機首，方向舵は黄，スピナ，反射除け，排気管パネル，垂直安定板上端は黒。後部胴体上面にカバー付きのループアンテナ(黒)を装備し，通常のアンテナ柱は胴体下面に移されており，尾輪は固定されている。シリアル，コード類はすべて黒。



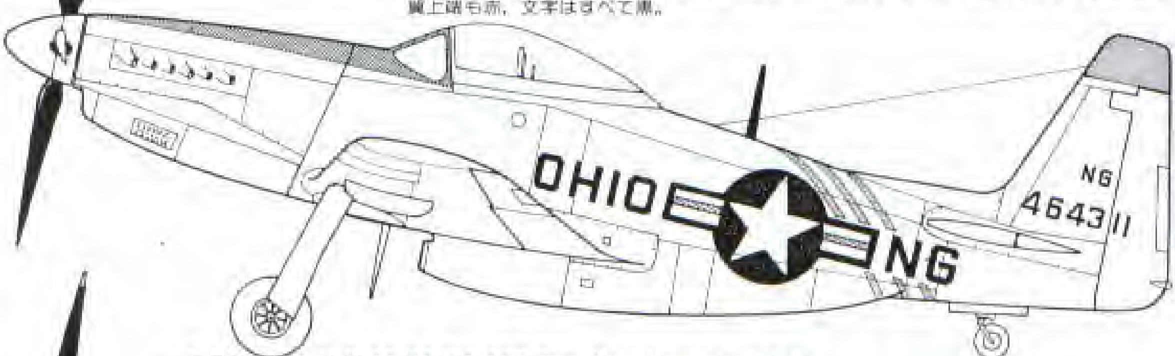
〈F-51D-30NT S/N 45-11582 West Virginia ANG〉

州空軍機にはめずらしいシャークマウス付きのムスタング。シャークマウスは赤に白の歯，目も白と赤。通常のコードレターの前にシリアルの末尾3桁を，ステンシルタイプで記入しているのがかわっている。同様に主脚カバー下部にもシリアル末尾3桁が記入されている。反射除けはオリーブドラブ。



〈F-51H-5NA S/N 44-64311 Ohio ANG〉

ムスタングの最終型Hは大戦に間に合わなかったが，ANGで多数が使用された。図はスコードロン・リーダー機で，後部胴体に3本の赤のストライプを記入している。垂直尾翼上端も赤，文字はすべて黒。



〈F-51H-5NA S/N 44-64351 133 Sqn. New Hampshire ANG〉

1952年1月から1953年11月にかけて使用されたニュー・ハンプシャーANGのHで，機体全面をライトグレイに塗装しているのが珍らしい。機首のシャークマウスは赤と白，スピナ，排気管パネルは黒，垂直尾翼上端は赤。反射除けはオリーブドラブで，文字類はすべて黒。



REPUBLIC F-47 THUNDERBOLT

〈F-47D-30RA S/N 45-49117 Massachusetts ANG〉

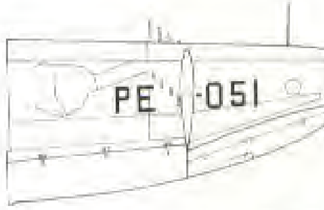
大戦終結により大量に余剰となったF-47も，F-51同様州空軍の主力となり，基本的にはミシシッピ州より東方の州航空隊に配属された。図はマサチューセッツ州航空隊機で，カウリングはカウルフラップより前方を赤と白のストライプで塗装している。コードレターはステンシルタイプ。文字類はすべて黒。写真では確認できないがF-47は，右翼上面にシリアル末尾3桁を記入した機体〈NG-OOO〉が多い。



〈F-47N-15RE S/N 44-89051 147 Sqn Pennsylvania ANG〉



147Sqnのエドワード・ボレン中尉の乗機で，スピナ，垂直尾翼上端を黄と黒のチェッカーに塗った派手な機体。カウリング先端，主翼端は黒フチ付きの黄で，垂直尾翼のシリアルナンバーの上，下にも黄線が入っている。カウリングのEadie Maeは彼女〈後に彼の妻となる〉の名前で色は黒，左側のみに記入されている。主脚カバーには4枚エース・カードが小さく記入されており，これは両側にある。反射除けのオリーブドラブが垂直尾翼フィン部までおよんでいるが，N型にはこのタイプが多い。左翼下面にはPEの文字とシリアル下3桁が記入されている。文字はすべて黒。





〈F-47N-25RE S/N 44-89316 118 Sqn. Connecticut ANG〉

スピナは白に赤のストライプ2本，反射除けはオリーブドラブ。この機体は後部胴体上面にループアンテナを装備している。垂直尾翼上端は黄で，文字類はすべて黒。



〈F-47N-25RE S/N 44-89404 142 Sqn. Delaware ANG〉

主脚カバー〈尾輪カバー含む〉，垂直尾翼上端のチェッカーは赤と白で，垂直尾翼のチェッカー下に細い黒線が入っている。反射除けはオリーブドラブで，文字類はすべて黒。シリアルナンバーはステンシルタイプ。



REPUBLIC F-84F THUNDERSTREAK

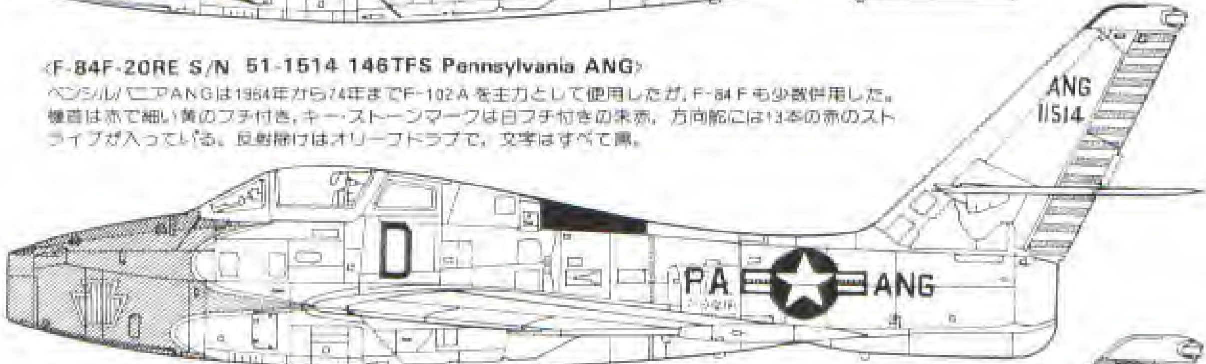
〈F-84F-35RE S/N 52-6426 163TFS Indiana ANG〉

米空軍を退役したF-84Fは，1965年以降8州の9個戦術戦闘飛行隊で使用され，1971年まで在籍した。図はインディアナANGの機体で，機首の矢マークは中央が赤フチ付きの黄で上，下は青，垂直尾翼上端も赤フチ付き黄帯の中に赤の矢である。反射除けはオリーブドラブで文字類はすべて黒。



〈F-84F-20RE S/N 51-1514 146TFS Pennsylvania ANG〉

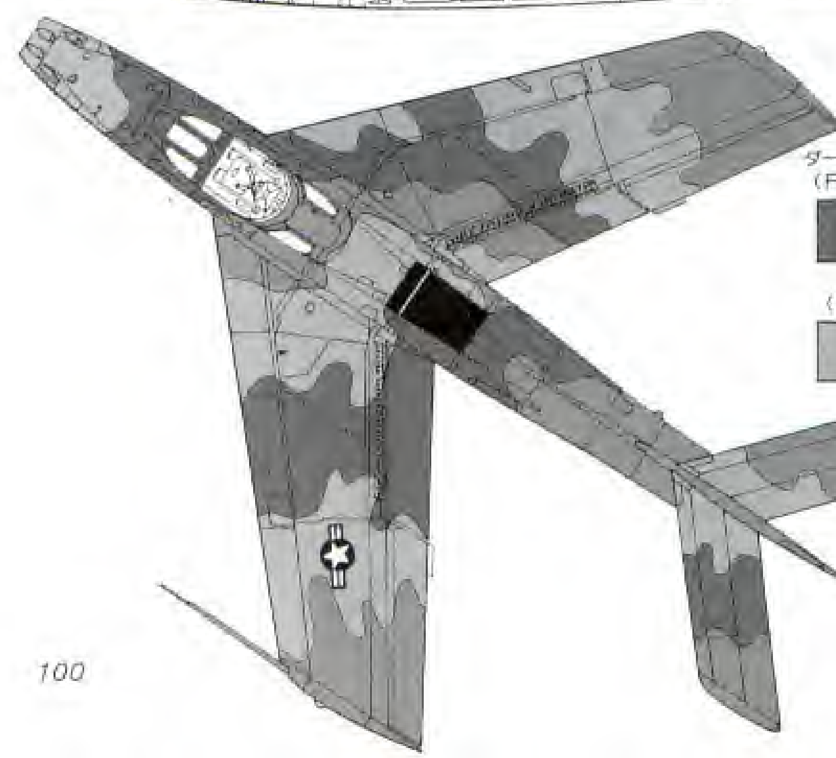
ペンシルバニアANGは1964年から74年までF-102Aを主力として使用したが，F-84Fも少数併用した。機首は赤で細い黄のフチ付き，キー・ストーンマークは白フチ付きの朱赤，方向舵には13本の赤のストライプが入っている。反射除けはオリーブドラブで，文字はすべて黒。



〈F-84F-35RE S/N 52-7043 162TFS Ohio ANG〉

米空軍正規部隊同様，州航空隊も1965年よりベトナム迷彩を採用し始めたが，図は1968年頃の状態を示す。使用色は正規部隊機とまったく同じで，ダークグリーン(FS34079)，グリーン(FS34102)，タン(FS30219)，グレイ(FS36622)の4色。これに伴ない国籍マークも小さくされた。垂直尾翼の文字はすべて黒。





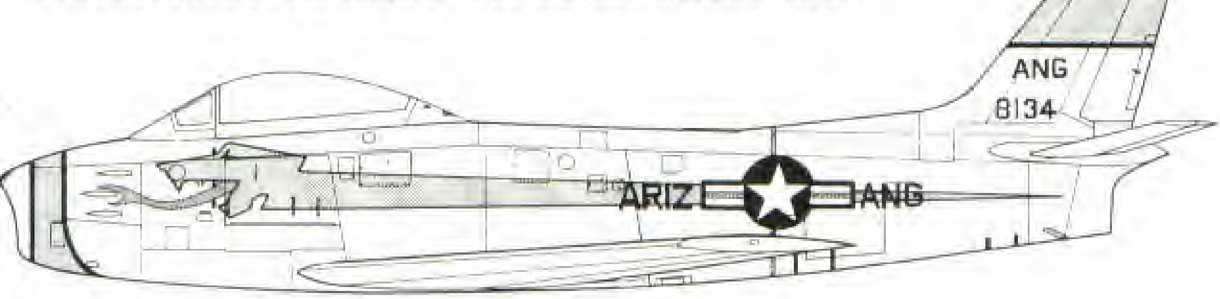


★F-84Fの基本塗装★
機体全面は無塗装銀，アンチグレア(反射除け)はオリーブドラブ(FS.37038)，胴体の国籍マークはSTA.344.25の位置に高さ35in。主翼のマークは高さ40in。USAFの文字は高さ35inのレター。

NORTH AMERICAN F-86A/E SABRE

〈F-86A-5NA S/N 48-134 197FIS Arizona ANG〉

機首，垂直尾翼の帯は黄(ディープ·イエロー)に黒フチ，胴体の"ドラゴン"は黄に赤のフチ，目，舌も赤である。文字類はすべて黒。なお，胴体の"ドラゴン"は機体によって大きさが若干異なる。



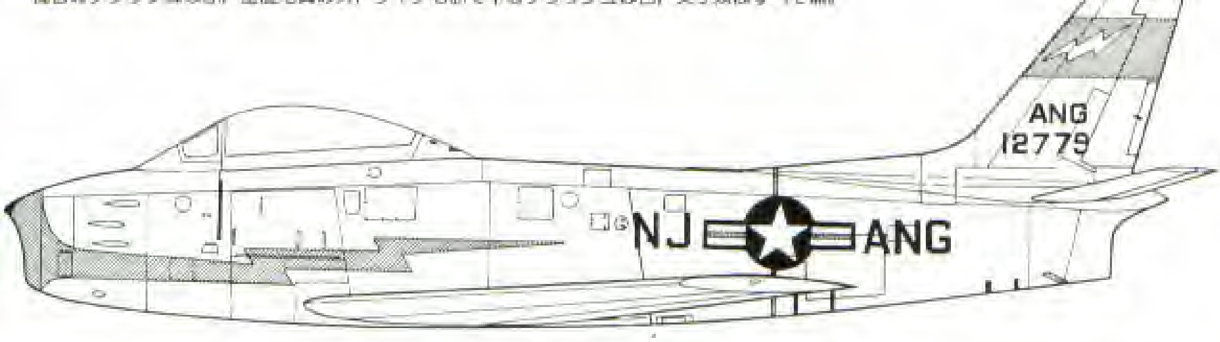
〈F-86A-5NA S/N 49-1254 115FIS California ANG〉

115FISのスコードロン·リーダー機と思われる機体。機首のストライプは赤，白，赤で両側に細い黒フチが付く。胴体のストライプは前方より赤，緑，青（ミディアム·ブルー），黄で両側に黒フチが付く。垂直尾翼のフラッシュは上から黒，赤，白，赤，黒。主，尾翼端は赤。文字はすべて黒だが，垂直尾翼のANG，シリアルNoはステンシルタイプである。



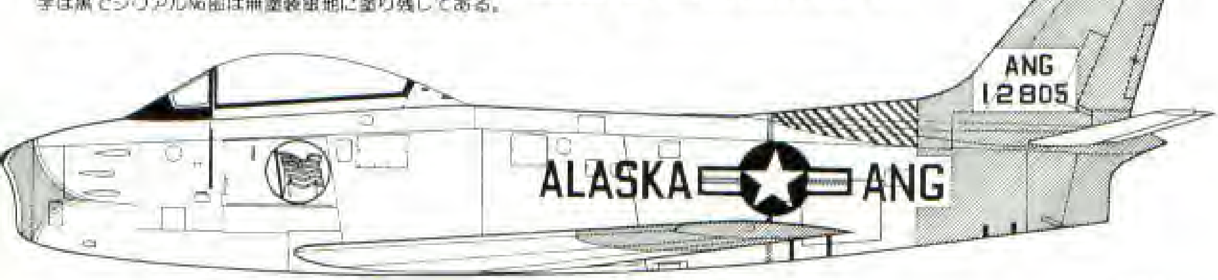
〈F-86E-10NA S/N 51-2779 119FS New Jersey ANG〉

機首のフラッシュは赤，垂直尾翼のストライプも赤で中のフラッシュは白，文字類はすべて黒。



〈F-86E-10NA S/N 51-2805 144FS Alaska ANG〉

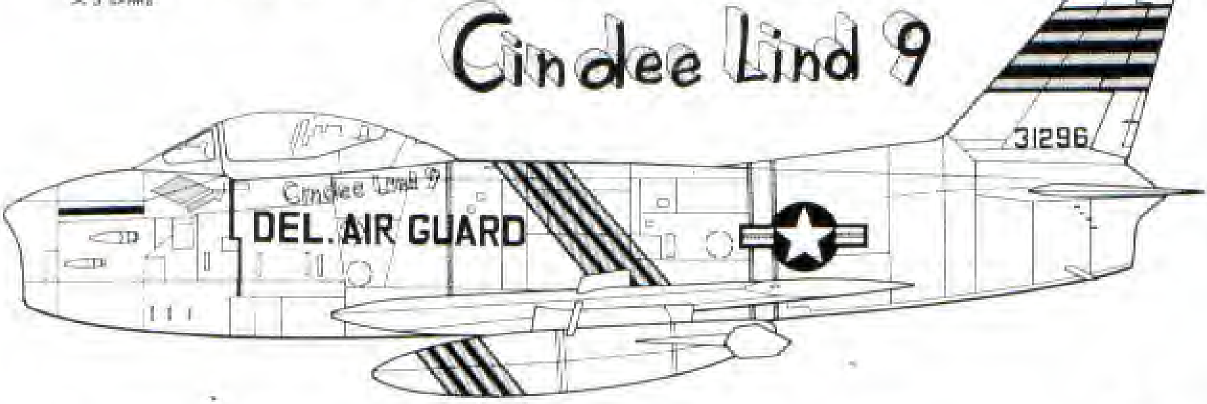
極寒の地アラスカ防衛の任に就いていた144FSの機体で，主翼，尾部に蛍光レッドオレンジの極地塗装を施している。機首は白フチ付きの赤で，前端は無塗装銀に塗り残してある。キャノピー下のエンブレムは白円の中にアメリカ国旗。キャノピー周りは黒。垂直尾翼付根，上端のストライプは赤。文字は黒でシリアルNo部は無塗装銀地に塗り残してある。



NORTH AMERICAN F-86H SABRE

〈F-86H-10NH S/N 53-1296 142FS Delaware ANG〉

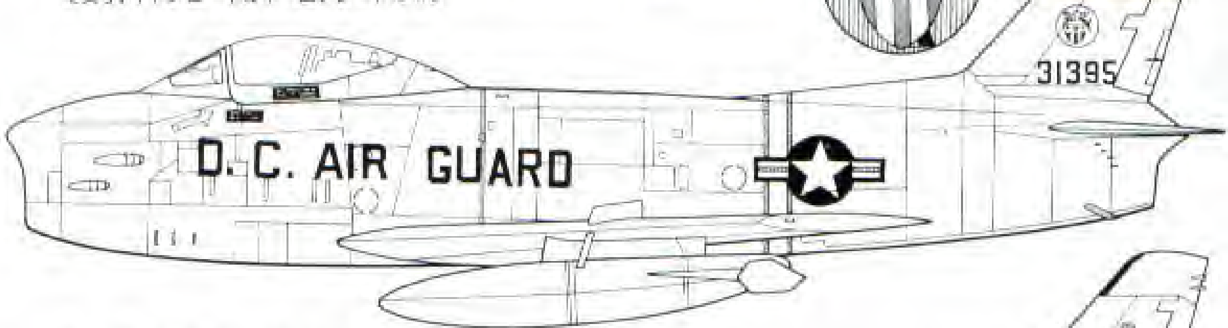
胴体，垂直尾翼，増槽のストライプは黒と黄で細い黒フチ付き。垂直尾翼上端はグレイ，キャノピー下のパーソナルマークは黒に黄のシャドー，キャノピー下前方は黄のダイヤモンドに黒文字。そのほかの文字は黒。



〈F-86H-10NH S/N 53-1395 121FS District of Colombia ANG〉

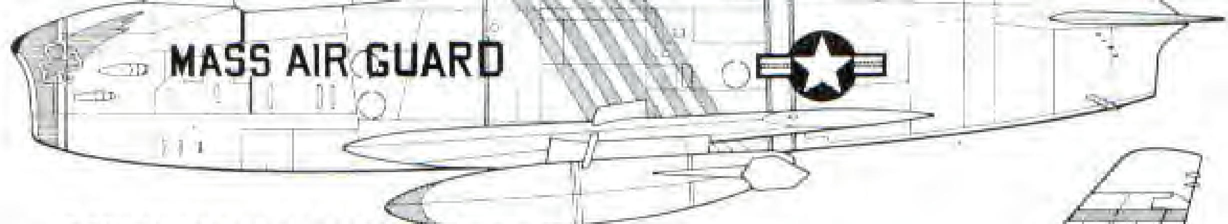
コロンビア特別行政区に配置された121 FSの機体で，垂直尾翼の帯は黒フチ付きの赤で中に４個の白星が描かれている。その下のエンブレムは121 FSのものでライトブルー地の円に黒の機影，グレイの鉄拳に黄の電光，楯は白と赤で４個の星は青。垂直尾翼上端はグレイで文字，キャノピー下のネームプレートは黒。





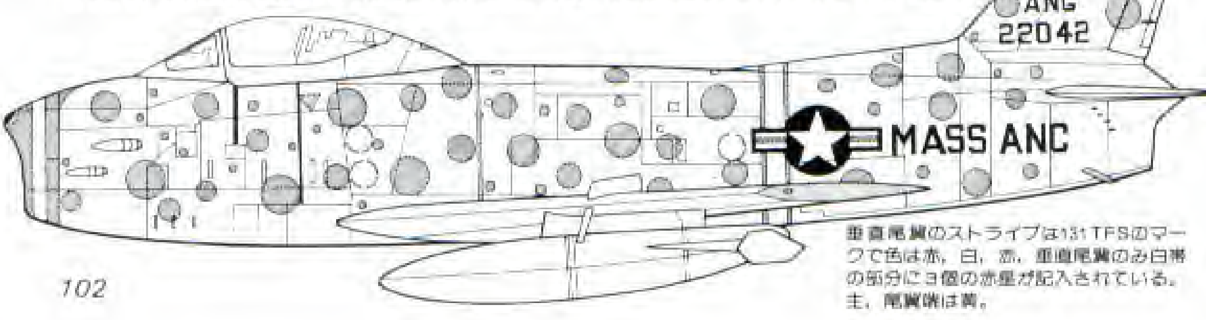
〈F-86H-10NH S/N 53-1515 101TFS Massachusetts ANG〉

101 TFSのスコードロン・リーダー機で，胴体の５本のストライプ，増槽先端，垂直尾翼のストライプは赤，機首の帯，クローバーは白フチ付きの緑で，その後方の細いストライプ，電光も緑。これは101 TFSの共通マーキングである。垂直尾翼上部のクローバーも白フチ付き緑。文字は黒。



〈F-86H-1NH S/N 52-2042 131TFS Massachusetts ANG〉

ANGに配属されたF-86 Hの中では最高に派手な機体で，WW.II当時のB-17，-24などの編隊誘導機を連想させる。この機体は標的機として使用されていたもので，胴体の全面に施された大小の水玉は赤。機首，



垂直尾翼のストライプは131 TFSのマークで色は赤，白，赤，垂直尾翼のみ白帯の部分に３個の赤星が記入されている。主，尾翼端は黄。

NORTH AMERICAN F-86D/L SABRE DOG

〈F-86D-55NA S/N 53-637 108FIS Illinois ANG〉

機首レドームはグロスブラック，反射除けオリーブドラブ，機首，胴体後部，主翼端はディグロウ（蛍光オレンジ）で，胴体下面のみロケット弾発射時の炎から保護するため，アルミナイズ塗装が施されている。これらは以下のF-86D，Lもすべて共通である。前脚カバー，増槽フィンのストライプは黄と黒。増槽先端からのフラッシュ，637は黒フチ付き黄，垂直尾翼の2本のストライプは上が赤で中に108FISのエンブレム，下は黒フチ付き黄である。108FISのエンブレムはオレンジのフチ付き黄円に黒と白のイーグル，黒の望遠鏡，グレイの爆弾，白い雲を配している。そのほかの文字は黒。



〈F-86D-50NA S/N 52-10150 133FIS New Hampshire ANG〉

垂直尾翼のストライプ，増槽先端は黒フチ付きの緑，文字は黒。そのほかは上図と同じ。



〈F-86D-60NA S/N 53-826 127FIS Kansas ANG〉

垂直尾翼のストライプは白フチ付き黄で中にカンサス州の地図とKANSASの文字が黒と白で記入されている。この機体は反射除けもマットブラック。文字は黒。



〈F-86L-55NA S/N 53-726 120FIS Colorado ANG〉

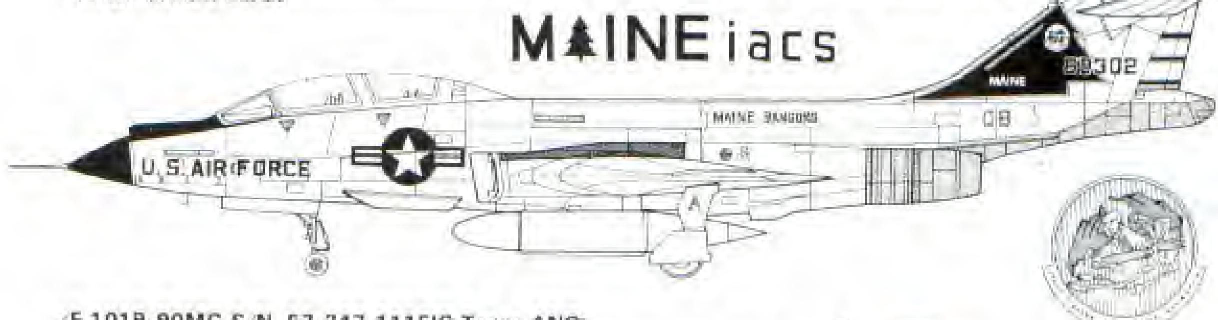
胴体，垂直尾翼のフラッシュ，ストライプはいずれも黄フチ付きの赤で，コード，シリアル№にかかる部分は細く塗り残してフチをつけてある。増槽先端は黒フチ付きの赤で，文字はすべて黒。



McDONNELL DOUGLAS F/RF-101 VOODOO

〈F-101B-105MC S/N 58-302 132FIS Maine ANG〉

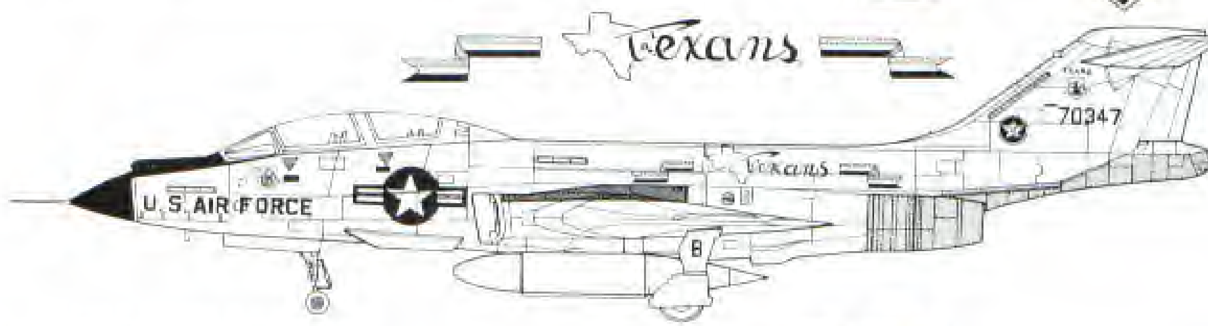
垂直尾翼の松の木のデザイン，方向舵ののストライプは白フチ付きダークグリーン，MAINEの文字は白，上方に132FISのエンブレムが記入されている。右側は同じ位置にANGのエンブレムがついている。胴体のMAINE BANGORS，シリアルNoは黒。主脚カバーのA，エアブレーキの08は赤。中央胴体右側にはMAINEiacsの文字が黒で記入されている。132FISのエンブレムは白フチ付きライトブルーの円に白のガイコツ，黒フチ付きダークグレイの翼，赤の爆弾である。



〈F-101B-90MC S/N 57-347 111FIS Texas ANG〉

1976年の"ウィリアム・テル'76"に参加した機体で，建国200年記念塗装を施している。胴体のテキサス州地図とTexansの文字は黒，両側のリボンは上から赤，白，青。垂直尾翼付根のマークは111FISのエンブレムで，白フチ付き青円の中に黄とオレンジの星，中央に赤の土から半分だけ顔をだしたダイヤのAカードが描かれている。シリアルの上に楯タイプのANGエンブレムとTEXASの黒文字。主脚カバーのBは黒。キャノピー下左側には建国200年記念のANGエンブレムが入っている。





〈F-101B-105MC S/N 58-265
178FIS North Dacota ANG〉

垂直尾翼は黒フチ付き赤帯の中に白のTHE Happy Hooligansの文字，その下にANGエンブレムと赤，白，青のリボン。

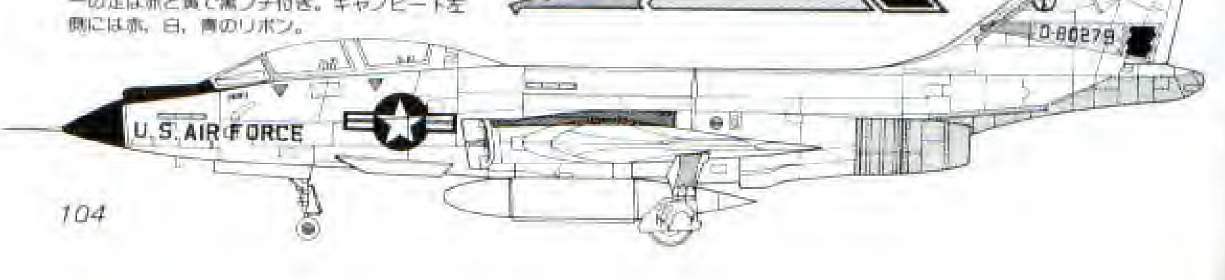




〈F-101B-105MC S/N 58-279 136FIS New York ANG〉

垂直尾翼の鷹は前方より赤，黄，黒の3色に塗り分けられ周囲は黒フチ付き。黒の部分には白フチが付いている。。白は黄。空気取入口にも黒フチ付き赤の鷹の頭が描かれている。主脚カバーの足は赤と黄で黒フチ付き。キャノピー下左側には赤，白，青のリボン。



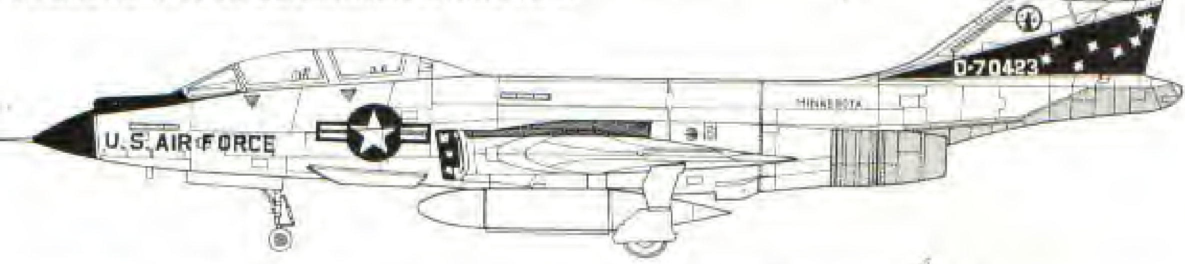


McDONNELL DOUGLAS F-101 VOODOO

〈F-101B-100MC S/N 57-423 179FIS Minnesota ANG〉

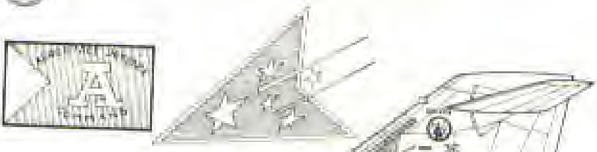
1973年9月当時の148FGのW．C.ガトリン大佐機。垂直尾翼は白フチ付きアドミラルブルー地に白の北斗七星とシリアルNo，その上にANGエンブレム。空気取入口にも同じ配色で3個の星が描かれている。胴体後部のMINNESOTAの文字は黒。

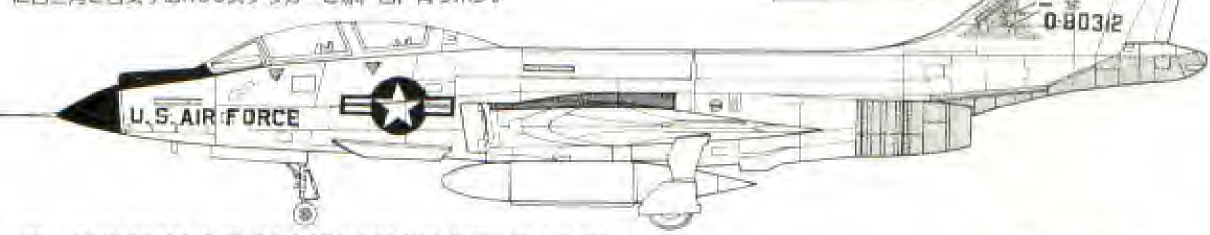




〈F-101B-110MC S/N 58-312 123FIS Oregon ANG〉

垂直尾翼のマークは白フチ付きダークグリーンの三角形の中に金の星と航跡，その右上方にANGエンブレムとOREGONの文字，その下に青地に白三角と白文字のADCステッカーと赤，白，青リボン。

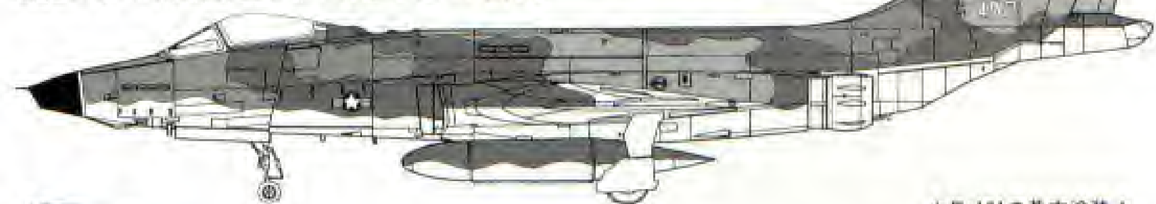




〈RF-101G-25MC S/N 54-1452 165TRS Kentucky ANG〉

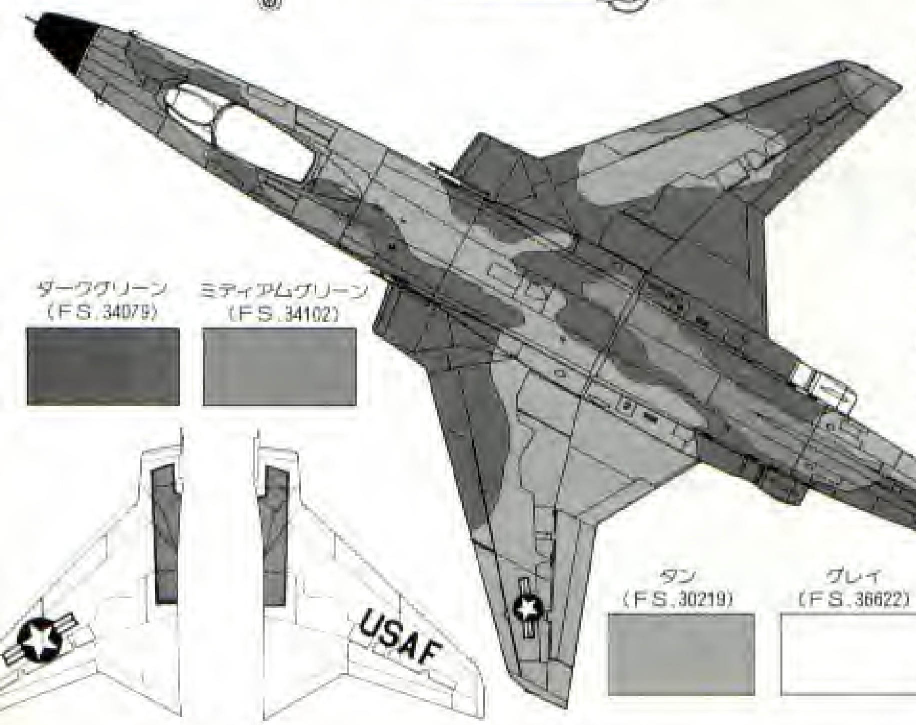
ベトナム戦争の激化にともない，RF-101も1965年に迷彩が制定された。上側面はダークグリーン（FS34079），グリーン(FS34102)，タン（FS30219）の3色，下面をグレイ(FS36622）に塗り分け，国籍マークも直径15inに縮少された。なお，各色はいずれもツヤ消である。垂直尾翼のコードレターRGは白でで高さ24in，AF54は黒で高さ6in，452は白で高さ15inである。





★F-101の基本塗装★

機体全面エアクラフトグレイ(FS16473)，機首のU．S．AIR FORCE，主翼のUSAFの文字はグロス・インシグニアブルー（FS15042）主翼付根のウォークウェイは黒フチ付きグレイ，機首レドームはグロスブラック，反射除けはマットブラック，前，主脚収納ドア内側はグロス，インシグニアレッド（FS11136）。胴体の国籍マークは直径40in，主翼は直径38in の大きさで描かれている。以下のF-101Bもすべて同じ。



CONVAIR F-102A DELTA DAGGER

〈F-102A-75CO S/N 56-1340　146FIS Pennsylvania ANG〉

ペンシルバニア州ピッツバーグ空港に駐留していた部隊で，レドームガマットブラック，アンチグレアから垂直尾翼にかけては，インシグニアブルー，シリアルおよび文字は白。ラダーは白とインシグニアブルーの塗り分け。主翼両端とパイロン，増槽の部分もインシグニアブルーに塗られている。ピトー管も白とインシグニアブルーとの塗り分け。



〈F-102A-50CO S/N 55-3440 118FIS Connecticut ANG〉

現在A-10を装備する飛行隊で，尾部のマークはインシグニアブルー地に白とグレイの鷹。増槽とレドームには103FIGのエンブレム。増槽の文字はインシグニアブルー。右のエンブレムは黄地にブルーと黒と白。なおANGのマークはブルーと白。



〈F-102A-80CO S/N 56-1453 194FIS Califolnia ANG〉

カリフォルニア州オンタリオ空港に駐留していた機体で，通常エアクラフト・レイに塗られている部分がエアブレーキを除いてすべて無塗装という珍機。垂直尾翼は通常の機体と同様，インシグニアブルーに白星。増槽のマークは白地にインシグニアブルーの帯，文字は白。インテイクの整流板は白フチ赤，主翼境界層板は赤。ピトー管は赤白の塗り分け。なお右のエンブレムは機体には付かない。



〈F-102A-50CO S/N 55-3427 178FIS North Dokoto ANG〉

ノースダコタ州ファーゴに駐留していた部隊で，垂直尾翼の帯は黒フチ付きの赤で，中の「THE HAPPY HOLIGANS」の文字は白，主翼の境界板は赤。スピードブレーキはオレンジに塗られている。ピトー管は赤と白に塗りわけてある。



CONVAIR F-106A DELTA DART

〈F-106A-100CO S/N 58-780 194FIS California ANG〉
カリフォルニア州フレスノ基地をベースにアメリカ西海岸，カナダ国境周辺の防衛を担当している194FISのF-106A。機体全面はエアクラフトグレイ（FS.16473），機首レドームはグロスブラック，反射除けはマットブラック。垂直尾翼はカリフォルニア州旗を型どったもので，全体を白，下に黒フチつき赤帯を入れその中に黒でCALIFORNIAの文字が記入してある。クマは茶と黒。増槽の帯も黒フチつき赤。なお，F-106の国籍マークは胴体が直径30in，主翼が40inである。

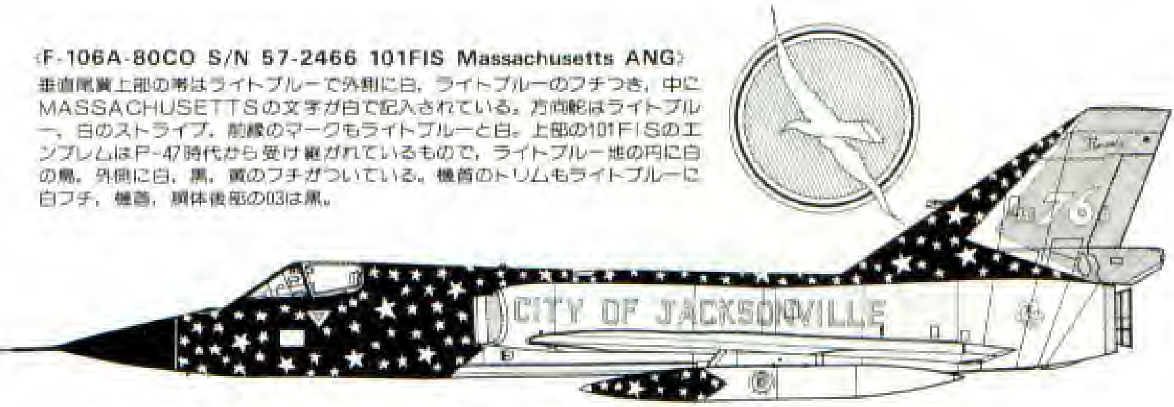


〈F-106A-70CO S/N 57-2460 186FIS Montana ANG〉
'74ウイリアムテルに参加し，カテゴリーIIIのF-106部門で優勝したときの塗装。垂直尾翼上部の帯，方向舵のデルタ，下部の帯，増槽の矢はいずれも青で，中に白文字が記入されている。機首，胴体後部の05は黒。





〈F-106A-80CO S/N 57-2466 101FIS Massachusetts ANG〉
垂直尾翼上部の帯はライトブルーで外側に白，ライトブルーのフチつき，中にMASSACHUSETTSの文字が白で記入されている。方向舵はライトブルー，白のストライプ，前縁のマークもライトブルーと白。上部の101FISのエンブレムはP-47時代から受け継がれているもので，ライトブルー地の円に白の鳥。外側に白，黒，黄のフチがついている。機首のトリムもライトブルーに白フチ，機首，胴体後部の03は黒。



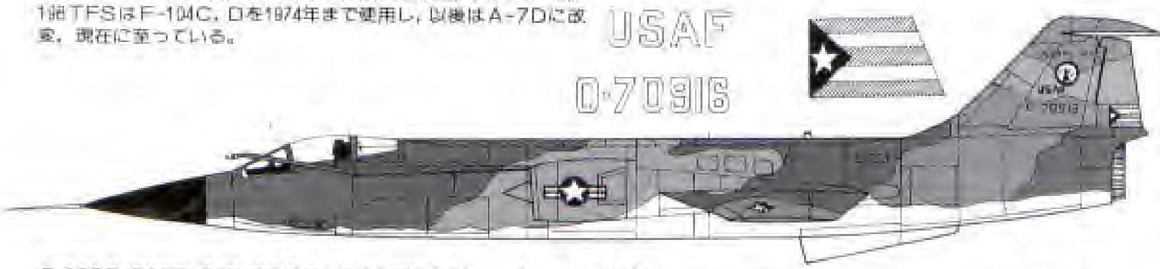
〈F-106A-95CO S/N 58-760 159FIS Florida ANG〉
ジャクソンビル国際空港をベースにする159FISのバイセンテニアル塗装機。建国200年にあたる1976年は多くの米軍機が記念塗装を施したが，シリアルに76のつく機体は特別派手なマーキングを施した。図の機体もその例にもれず機体全体を青，白，赤の3色に塗り分け，青の部分に大，小の白星を散りばめている。胴体の文字は赤。垂直尾翼の赤の部分に白でFloridaとシリアルNo.が記入されている。胴体後部にANGエンブレム，増槽には建国200年記念エンブレムがそれぞれ記入されている。機体下面は銅体，主翼に7本の赤帯つき。



LOCKHEED F-104C/REPUBLIC F-105

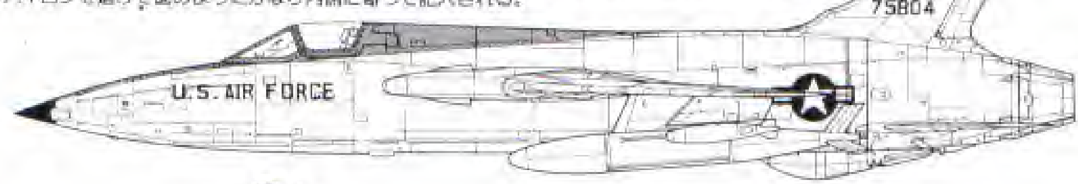
〈F-104C-10LO S/N 57-916 198TFS Puerto Rico AHG〉

アメリカの属領プエルト・リコ(西インド諸島)に配置されていた198TFS所属機。迷彩色はF-4などと同じ。垂直尾翼の文字はすべて白，下部の旗は青，白，赤で，青地に白の星が入っている。198TFSはF-104C，Dを1974年まで使用し，以後はA-7Dに改変，現在に至っている。

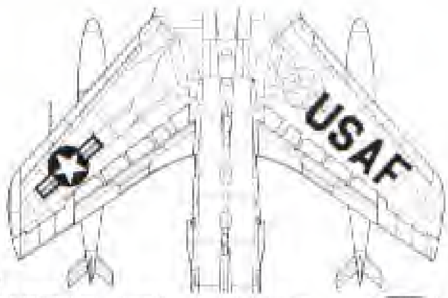


〈F-105B-20RE S/N 57-5804 141TFS New Jersey ANG〉

ANGの中で数少ないF-105装備飛行隊141TFSの1965年頃の塗装。全面無塗装銀，機首黒，反射除けオリーブドラブ，垂直尾翼上端グレイ，機首のU.S.AIR FORCEはインシグニアブルーで高さ12in。胴体国籍マークは直径30in，シリアルNoは黒で高さ12in，NEWJERSEYは黒。主翼国籍マークは直径40in，USAFはインシグニアブルーで高さ30in。なお下面の記入位置は外翼のパイロンを避けて図のようにかなり内側に寄って記入される。

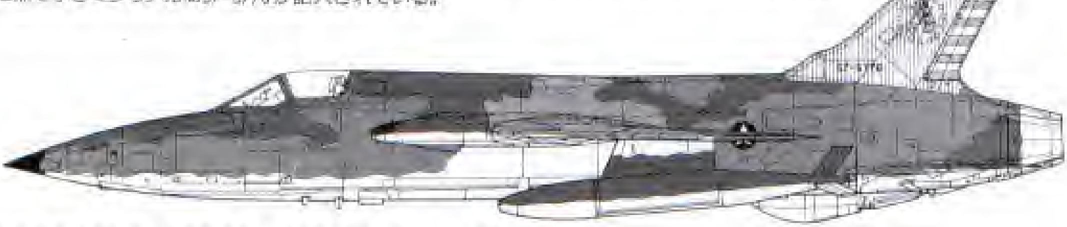






〈F-105B-10RE S/N 57-5776 141TFS New Jersey ANG〉

F-105Bの珍しいバイセンテニアル塗装。機体は通常のベトナム迷彩，垂直尾翼はライトブルーで，上端はグレイ，その中に小さく黒でNew Jerseyの文字。方向舵は赤，白のストライプ，中央のマーキングはANGのシンボル，ミニットマン(市民兵)が青と白，両側に赤の76，その周りを13個の白星で囲ったもの。下部に黒で小さくシリアルNo57-5776が記入されている。



〈F-105F-1RE S/N 63-8315 149TFS Virginia ANG〉

バージニア州リッチモンド空港に駐留する149TFSに3機配置されているF-105Fのうちの1機。図は1976年当時のもので通常のベトナム迷彩塗装。垂直尾翼上部はグレイ，白フチつきの黄帯は149TFSのユニットマークだが，この時点では中の黒い電光は描かれていない。VIRGINIA，シリアルNoは白。前，後キャノピー間の左胴体には149TFSのエンブレムがつく。胴体下の増槽先端は赤。シャークマウス，目は赤と白，Be a Tigerは黄，VIRGINIA AIR GUARDは白。





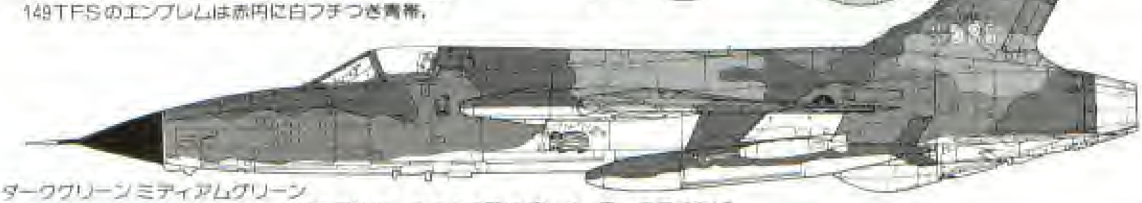
REPUBLIC F-105D THUNDERCHIEF

〈F-105D-15RE S/N 61-086 149TFS Virginia ANG〉

149TFSは23機のF-105D，Fを保有しているが，ほかの部隊と異なり訓練成績の優秀なパイロット上位23人に対し1機ずつ与えており，各機は左空気取入口下にそれぞれカラフルなパーソナルマーキングを描いている。図の機体は以前に"Lucky Lineda-Big Sal"のマーキングを施していたが，パイロットの交代によって昨年からこのように代えられた。KEEP'em FLYINの文字は最初のKと最後のNのみ青に黄フチ，ほかは赤に白のシャドー，コンマは白，星条旗の竿は黒で黄の紐つき。149TFSのエンブレムは赤円に白フチつき青帯，







ダークグリーン　ミディアムグリーン

タン　グレイ

中の星は白，その上の鷲はグレイ，黒，白でくちばし，足が黄，爆弾，機関砲(?)はグレイ，黒。

平面図はF-105の標準的な迷彩パターンを示し，以下のマーキングはほかの149TFSの中からとくにカラフルなものを選んである。全体の塗装はいずれも61-086に準ずる。





〈F-105D-6RE S/N 59-1822〉

赤フチつき黄の三角地に白のSUPERHOGの文字，これに青，濃紺のシャドーがついている。イノシシは黒と赤で，目，牙は白。鼻息はライトブルー。





〈F-105D-6RE S/N 59-1771〉

トナカイの顔は茶，目は白，つのは黄，手は白。服はオリーブドラブで靴は黒。右手のスコップは黒と黄，左手には赤リボンつきの安全ピンを持っている。DYNAMIC DUOの文字は黒フチつき赤，左上のリスは茶で，目が白と黒，スカーフは黒と黄のチェッカー模様。

〈F-105D-25RE S/N 61-212〉

F-105のニックネームをそのままパーソナルマークとした機体。インディアンは肌色と黒，頭の飾りはライトブルー，青の鋼，その後方は肌色，羽は白と黒，両側に垂れた紐は前から白，青，赤，黄。イレズミはライトブルーのフチつき赤。Thunderchiefは赤に白のシャドー，左上の雲はグレイで稲光は黄。

CESSNA A-37B/LTV A-7D

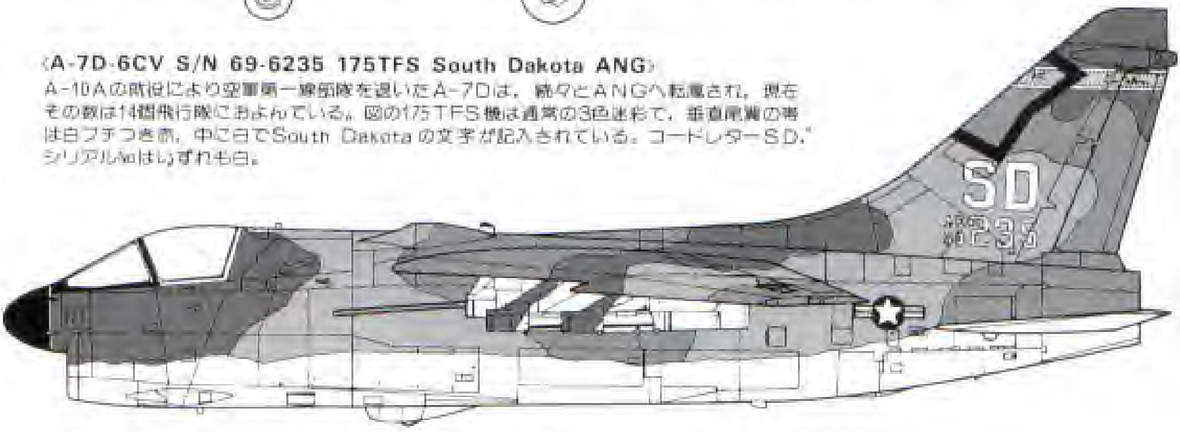
〈A-37B-CE S/N 69-6384 104TFS Maryland ANG〉

ANGの中でA-37を装備したのはメリーランド，ニューヨークの2州だけで，しかも工場でロールアウトしたばかりの機体がそのままANGへ配属されるという最初の例でもあった。上側面ダークグリーン(FS.34079)，グリーン(FS.34102)，タン(FS.30219)の3色迷彩，下面グレイ(FS.36622)。方向舵上端は青でこれは整備中隊を表わし，ほかに赤，白がある。コードレターMD，シリアルは白，機首のシリアル，横線も白。



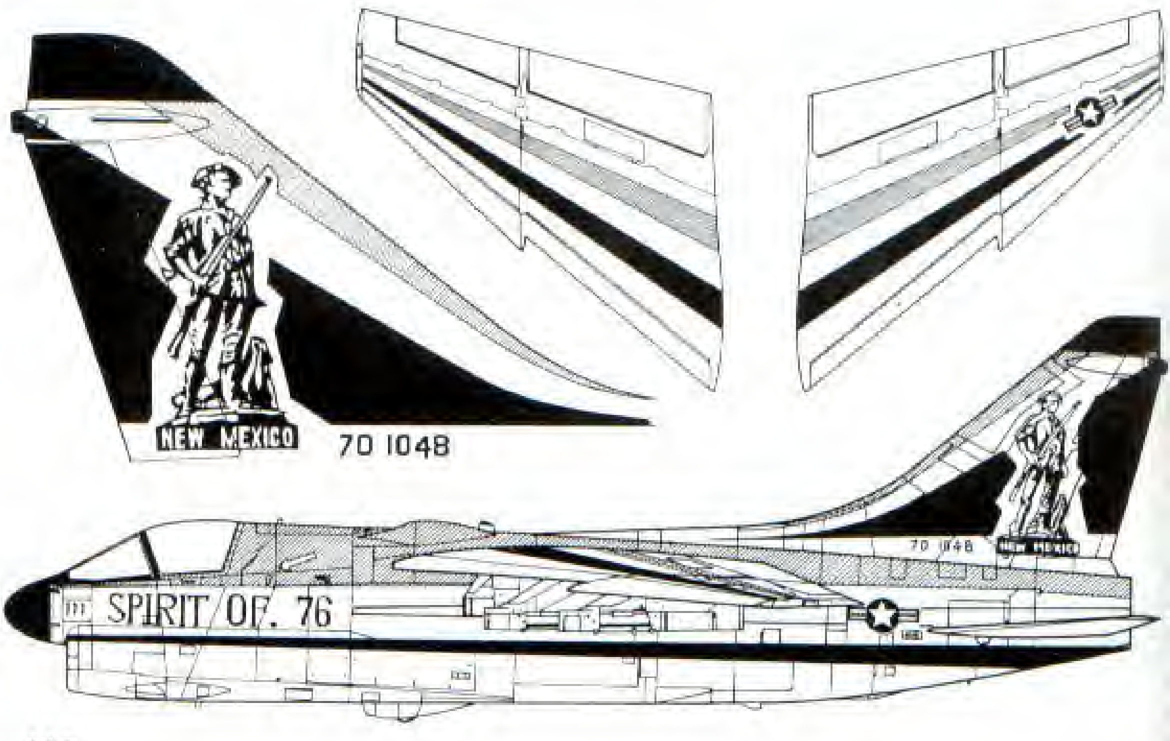
〈A-7D-6CV S/N 69-6235 175TFS South Dakota ANG〉

A-10Aの就役により空軍第一線部隊を退いたA-7Dは，続々とANGへ転属され，現在その数は14個飛行隊におよんでいる。図の175TFS機は通常の3色迷彩で，垂直尾翼の帯は白フチつき赤，中に白でSouth Dakota の文字が記入されている。コードレターSD，シリアルNoはいずれも白。



〈A-7D-9CV S/N 70-1048 188TFS New Mexico ANG〉

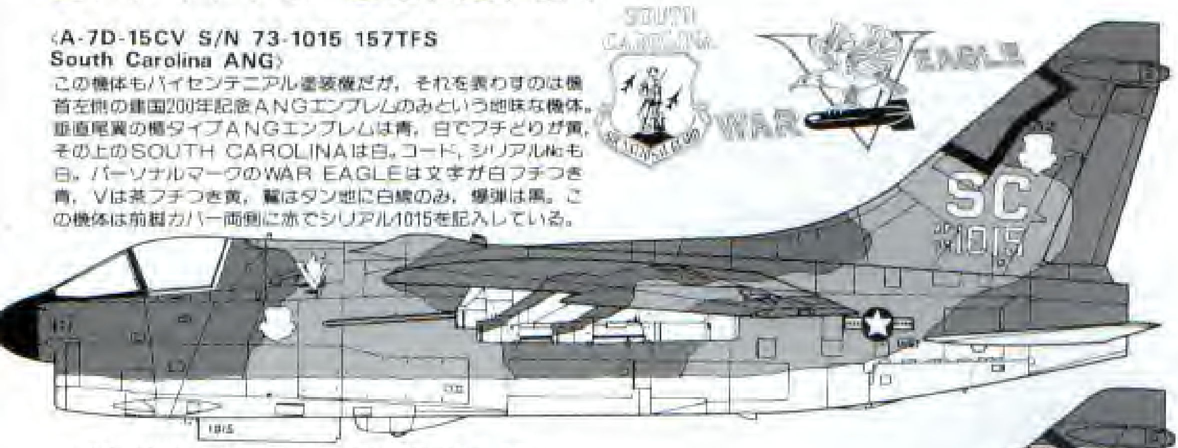
非常にカラフルなバイセンテニアル塗装を施したニューメキシコANG機。機体は青，赤，白の塗り分けで，機首，垂直尾翼上端が黒。大型ANGエンブレムも青だが，この部分の青地はエンブレムの型の向きにより左，右で切り欠きと状態が異なる。主翼上面にも青，赤のストライプが入っている(下面は白)。



LTV A-7D CORSAIR II

〈A-7D-15CV S/N 73-1015 157TFS South Carolina ANG〉

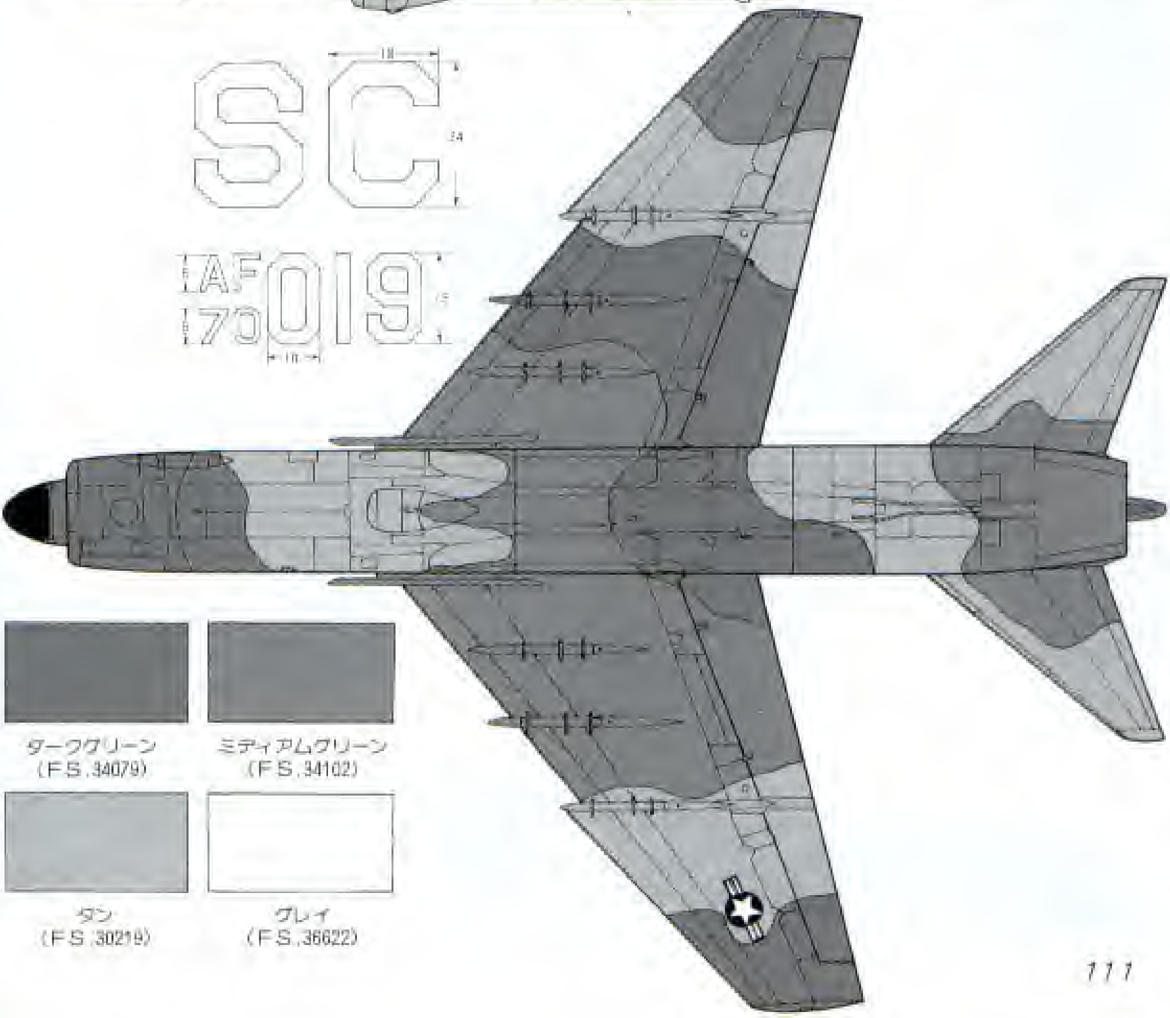
この機体もバイセンテニアル塗装機だが，それを表わすのは機首左側の建国200年記念ANGエンブレムのみという地味な機体。垂直尾翼の楯タイプANGエンブレムは青，白でフチどりが黄，その上のSOUTH CAROLINAは白。コード，シリアル№も白。パーソナルマークのWAR EAGLEは文字が白フチつき青，Vは茶フチつき黄，鷲はタン地に白線のみ，爆弾は黒。この機体は前脚カバー両側に赤でシリアル1015を記入している。



〈A-7D-12CV S/N 72-178 166TFS Ohio ANG〉

米軍機のロービジビリティー化の一環として最近流行のオーバーラル・カムフラージュ（全面迷彩）を採用した166TFS機。コード，シリアル№，ANGエンブレムもすべて黒のみとされ，彩度の高いのは垂直尾翼上部の白フチつき赤帯のみ（中に白でOhioの文字が記入してある）。上面の迷彩パターンは通常のもので，下面は図に示すとおり。コード，シリアル№のサイズはすべてin。



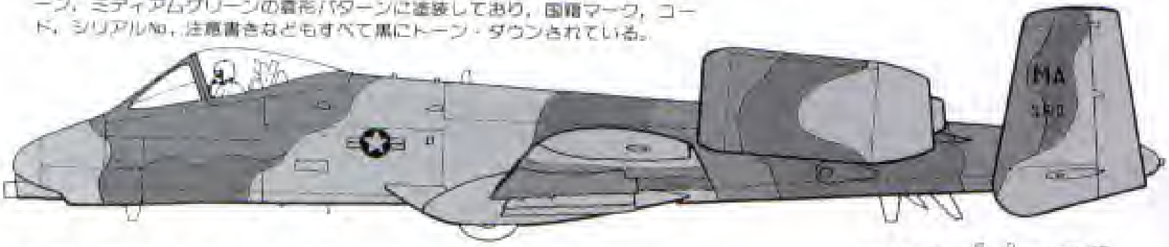


FAIRCHILD A-10A/M.D.F-4C/D

〈A-10A-FA S/N 78-610 131TFS Massachusets ANG〉

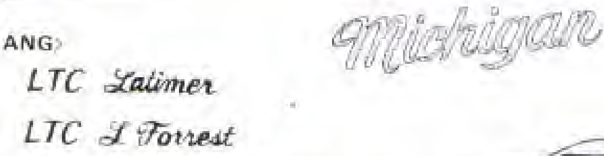
予備戦力強化策の一環として，現在最新鋭機Ａ-10ＡのＡＮＧ配置が急ピッチだが,これはＡ-37Ｂ以来の異例のことでもある。図は"Charcoal-Lizard"スキムと呼ばれる新迷彩を施した131ＴＦＳ機で，全面をダークグレイ，ダークグリーン，ミディアムグリーンの雲形パターンに塗装しており，国籍マーク，コード，シリアルNo，注意書きなどもすべて黒にトーン・ダウンされている。

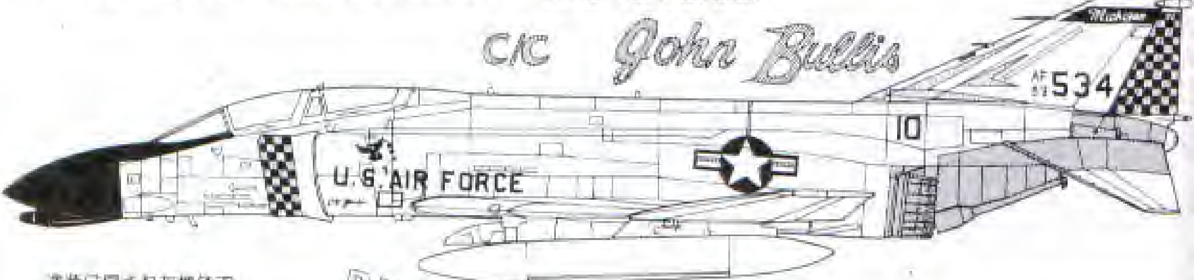


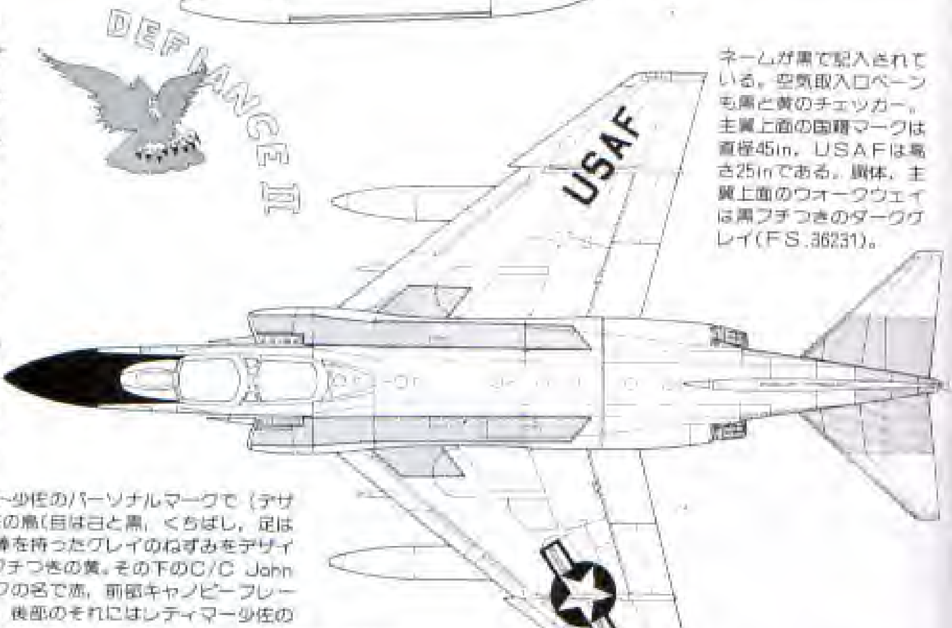


〈F-4C-19MC S/N 63-7534 171FIS Michigan ANG〉

F-101Ｂの老朽化にともないF-4のＡＮＧ要撃飛行隊への配備が進み，現在ノースダコタＡＮＧ178ＦＩＳ，ミシガンＡＮＧ171ＦＩＳが改編を終了している。図は迷彩を廃し以前のグレイ，白塗装に準じた制空グレイ塗装に戻された機体でＬ・フォレスト少佐機。全面グロスエアクラフトグレイ(ＦＳ.16473)，機首レドームはグロスブラック(ＦＳ.17038)，反射除けがマットブラック(ＦＳ.37038)，方向舵は黒と黄のチェッカー，垂直尾翼上部の帯は黒で中に黄でMichigan の文字が入っている。前縁のトリムは黄で，シリアルNo，後部胴体の機番10は黒。胴体国籍マークは直径30inでこれにかかるターピンラインは赤で幅2in。U.S.AIR FORCEは黒(高さ12in)。DEFIANCE IIはF-106時代からのフォレスト少佐のパーソナルマークで（デザインは若干異なる)，茶の鳥(目は白と黒，くちばし，足は黄，爪は黒）と黒の棍棒を持ったグレイのねずみをデザインしてある。文字は黒フチつきの黄。その下のC/C John Bullisはクルー・チーフの名で赤，前部キャノピーフレームにはフォレスト少佐，後部のそれにはレティマー少佐のネームが黒で記入されている。空気取入口ベーンも黒と黄のチェッカー。主翼上面の国籍マークは直径45in，ＵＳＡＦは高さ25inである。胴体，主翼上面のウォークウェイは黒フチつきのダークグレイ(ＦＳ.36231)。

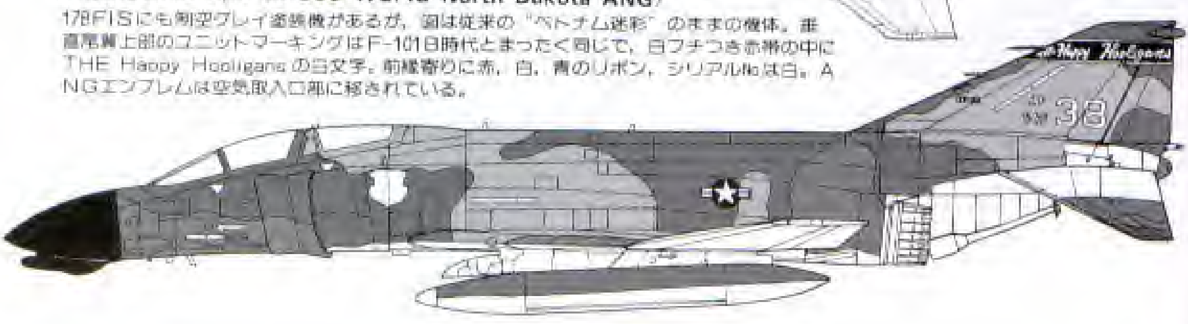






〈F-4D-25MC S/N 64-938 178FIS North Dakota ANG〉

178ＦＩＳにも制空グレイ塗装機があるが，図は従来の"ベトナム迷彩"のままの機体。垂直尾翼上部のユニットマーキングはF-101Ｂ時代とまったく同じで，白フチつき赤帯の中にTHE Happy Hooligans の白文字。前縁寄りに赤，白，青のリボン，シリアルNoは白。ＡＮＧエンブレムは空気取入口部に移されている。



HAWKAR TYPHOON/TEMPEST



Tempest V-I

ホーカー社は1938年，英空軍省より提示されたF.16/37仕様書に基づき，ハリケーンの設計で知られるシドニー・カムを主任設計者として，新しい迎撃戦闘機の開発を開始した。これが，タイフーンとテンペストの原型となる機体で，ネピア・セイバー装備のタイプNとRRバルチャー装備のタイプRの2種が計画された。機体そのものは両タイプともほぼ同一の機体で，同社としては初めての全金属機であった。両機の正式発注は1938年9月のことで，以後両機の組立ては平行して行なわれたが，セイバー・エンジンのトラブルによりタイプNはRに比べ1年ほど遅れた。

バルチャー装備のタイプRは1939年10月に初飛行，トーネードと命名されたが，冷却器，エンジンの不調によりテストは進まなかった。一方，タイプNの初飛行は1940年2月となり，こちらはタイフーンと命名された。しかし両タイプともトラブルが続出して，一時は生産中止（開発は続行された）にまで追い込まれたが，これを救ったのはバトル・オブ・ブリテンの勝利だった。これにより，トーネード，タイフーンの生産は再開されたが，バルチャーの開発中止によりトーネードは圏外に去り，タイフーンがトラブルにもかかわらず量産され，実戦に参加していった。

TYPHOON



Tornado



Tornado Prototyp



Tornado Prototype



Typhoon I





タイフーンの実戦配備は1941年9月に入ってのことで，7.7mm機銃12挺装備のIAと20mm機関砲4門を装備したIB合わせて3,300機以上が生産された。強引な見切り発車をしたタイフーンは当然のことながらセイバー・エンジンのトラブルに泣き，1年余りを要してエンジンの信頼性が向上した時には，今度は機体構造上の欠陥により尾部が破損するという事故が続いた。この欠陥は高速時に特に顕著で，迎撃戦闘機としてのタイフーンの生命はこの時点で消えたといってよい。英空軍は尾部を強化し，爆弾搭載量を増大する改修を施し，タイフーンを戦闘爆撃機として再デビューさせた。いくら戦争中とはいえ，欠陥機が3,000機以上も生産されたのは珍しい例で，この改修によるところが大きいことがわかる。

←バルチャー・エンジンを装備，胴体下に冷却器を設けたトーネード原型1号機(P5219)。

←同じくトーネードだが，こちらはB型と同様アゴ型冷却器とした原型2号機(P5224)。

←ネピア・セイバーを装備したタイフーン原型2号機(P5216)。イスパノ20mm砲4門という重装備を持つ機体で，IBの原型となった。

←タイフーンIA量産4号機(R7579)。13号機まではホーカー社で生産されたが，以降はラインの空いていたグロスター社が生産した。IBとの相違点は武装のほか，後部を覆ったキャノピーで，この写真でもそれがわかる。

↑タイフーンIB(DN406)。初期の量産型にあたり，窓枠の付いたカードア・タイプのキャノピーを持つ。黒12in，白24inのインベイジョン・ストライプでFw190との混同をさけた。

↗No.56Sqn.のタイフーンIB初期量産型(R8[illegible]84)。開いたカードアに注意。

→Fw190との識別のため試験的に機首を白く塗装したタイフーンIB(R8224)。

→3inロケット弾発射用のレールを装備したタイフーンIB(DN497)。



Typhoon IB



Typhoon IB



TEMPEST



Tempest I Prototype



Tornado Prototype



Tempest II Prototype



Tempest V Prototype





Tempest II



Tempest VI

Tempest V-I



タイフーンの主翼はNACA22シリーズ翼型で、揚力が大きく、燃料を多く収容できた。しかし速度性能向上には薄翼が望ましく、ホーカー社は付根部翼厚比14.5%の層流型の楕円形主翼に改めた機体を開発。タイフーンIIとして1942年9月に初飛行した。この機体は初飛行前にテンペストと改称され、400機が発注された。

←セイバーIVを装備した原型1号機（シリアルの上では2号機にあたる）。冷却器は主翼前縁。

↙テンペストIIの原形ともいうべきトーネード3号機（HG641）。ブリストル・セントーラスCE.4S型空冷星型エンジンを装備している。

↙トーネード・セントーラスの経験からテンペストI、Vとともに開発が進められたテンペストII原型（LA602）。ほぼ生産型に近い外観。

↙セイバーIIを装備、アゴ型冷却器を持つテンペスト原型1号機（HM595）。HM599に続き42年9月に初飛行した。テンペストVの原型機にあたり、セイバーIVの開発中止によりテンペストIの目処が立たなくなると、俄然本機が注目を浴びることになる。

←No.486Sqn.のテンペストV-I（JN766）。1944年10月の撮影で、このころのテンペストはV-1ロケット迎撃の任に当たった。

↙飛行中のテンペストII量産型。セントーラス・エンジンは振動が大きく、開発に手間どった。そのため、テンペストIIの量産は1945年まで遅れ、結局実戦には間に合わなかった。

↙2,340hpのセイバーVを搭載したテンペストVI。142機生産されたが多くは戦後使用された。

↓テンペストVの変形3種。上からグリフォンIIBを装備したテンペストIII、標的曳航用のT.T.V、ダクテッド・スピナを付けたV-II改造機。





Tempest III



Tempest T.T.V



Tempest V-II



★モデルをグレードアップする基本塗装★

ANGのF-100C/Dスーパーセイバー

今回はANG特集の一環として、昨年末をもって退役したANGのF-100スーパーセイバーを採り上げました。原型初飛行以来約25年最終生産機が工場を出てから20年に渡って使用され続けた長寿機も、この退役によって米空軍における生涯を終えたわけです。この後は、一部の機体がQF-100としてドローンに改造されるのを除けば、ほとんどがアリゾナ砂漠の機体集積場で余生を送ることになるのでしょう。



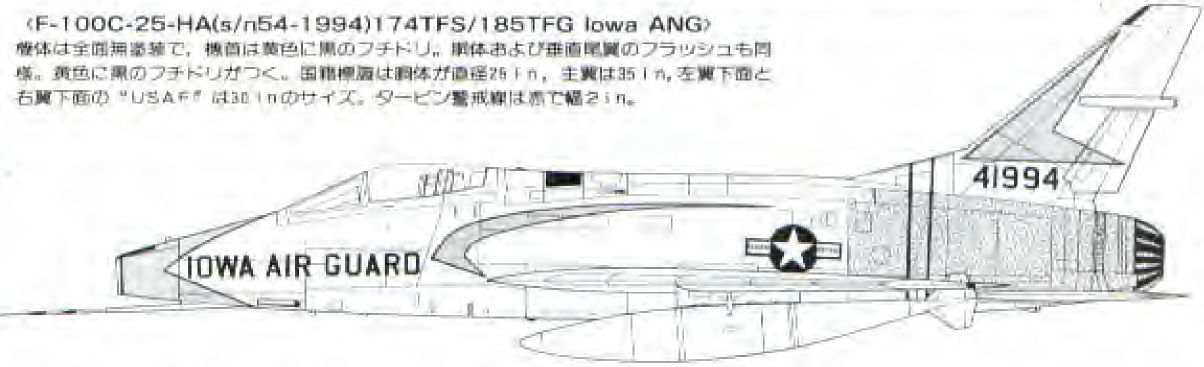
タイトルに用いた図は、ジョージア州ドビンズ空軍基地内に展示されている建国200年塗装のF-100D-15-NA(54-1851)。機体は胴体が白、主翼と水平尾翼が青で、背ビレを含めて垂直尾翼は赤となっている。ラダーは赤白の塗り分けで、主翼の星は白である。文字類は、胴体の1776、1976が赤、GA.AIR GUARDが黒で記されている。なお実際の機体は展示機のためエンジンが外されているので悪しからず。

AIR NATIONAL GUARD F-100使用部隊リスト

部隊名	州名	タイプ	コード
101 TFS / 102 TFW	マサチューセッツ	1971年までD/F	
104 TFS / 175 TFG	メリーランド	C/F	
107 TFS / 127 TFW	ミシガン	1972年から、C/F、1974年から1979年までD/F	MI
110 TFS / 131 TFW	ミズーリ	1963年からC/F、1974年から1979年までD/F	
112 TFS / 180 TFG	オハイオ	1971年から1979年までD/F	
113 TFS / 181 TFG	インディアナ	1971年から1979年までD/F	HF
118 TFS / 103 TFG	コネチカット	1959年からA、1964年からC/F、1971年から1979年までD/F	CT
119 TFS / 177 TFG	ニュージャージー	1965年から1970年までC/F	XA
120 TFS / 140 TFW	コロラド	1961年からC/F、1970年から1974年までD/F	VS
121 TFS / 113 TFW	D.C.	1960年から1971年までC/F	XB
122 TFS / 159 TFG	ルイジアナ	1971年から1979年までD/F	
124 TFS / 132 TFW	アイオア	1971年からC/F、1974年から1977年までD/F	
125 TFS / 136 TFG	オクラホマ	1974年からD/F	
127 TFS / 184 TFG	カンサス	1961年から1971年までC/F	BP
128 TFS / 116 TFW	ジョージア	1974年から1978年までD/F	
131 TFS / 104 TFG	マサチューセッツ	1971年から1979年までD/F	MA
136 TFS / 107 TFG	ニューヨーク	1961年から1971年までC/F	SG
138 TFS / 174 TFG	ニューヨーク	C/F	
152 TFS / 162 TFG	アリゾナ	1958年から1965年までA、1970年からC/F、その後Fのみ	
162 TFS / 178 TFG	オハイオ	1971年から1978年までD/F	
163 TFS / 122 TFW	インディアナ	1971年から1979年までD/F	
164 TFS / 179 TFG	オハイオ	1971年からC/F、1974年から1979年までD/F	
166 TFS / 121 TFW	オハイオ	1963年からC/F、1974年から1976年までD/F	BD
174 TFS / 185 TFG	アイオア	1962年からC/F、1974年から1977年までD/F	HA
175 TFS / 114 TFG	サウスダコタ	1970年から1977年までD/F	
182 TFS / 149 TFG	テキサス	1971年から1979年までD/F	
184 TFS / 188 TFG	アーカンソー	1972年から1979年までD/F	
188 TFS / 150 TFG	ニューメキシコ	1958年からA、1965年から1970年までC/F	

〈F-100C-25-HA(s/n54-1994)174TFS/185TFG Iowa ANG〉

機体は全面無塗装で，機首は黄色に黒のフチドリ。胴体および垂直尾翼のフラッシュも同様。黄色に黒のフチドリがつく。国籍標識は胴体が直径25ｉｎ，主翼は35ｉｎ，左翼下面と右翼下面の"ＵＳＡＦ"は30ｉｎのサイズ。タービン警戒線は赤で幅２ｉｎ。



〈F-100C-25-NA(s/n54-2007) 174TFS/185TFG Iowa ANG, June 1969〉

上面グリーンＦＳ.34079，ＦＳ.34102，タンＦＳ.30219の３色迷彩，下面はグレイＦＳ.36622。国籍標識は直径15ｉｎ，テイルコード"ＨＡ"は18inの白文字でステンシル・タイプ。垂直尾翼にはＡＮＧのエンブレムとＩＯＷＡの白文字が入り，シリアルは黒と白。射出座席の警告マークは赤いアウトラインのみ。1962年以来Ｆ-100Ｃを装備する174ＴＦＳはベトナム戦争に参戦中，フーキャット基地の37ＴＦＷ指揮下にあり，1969年５月28日に復員した。図は帰国間もないころのマーキングを示す。



〈F-100C-15-NA(s/n54-1857) Det.1 188TFS/150TFG New Mexico ANG, 1972〉

Sta.389より後方のエンジン・ホットセクション部を除く機体全面エアクラフトグレイFS.16440，風防前方の反射よけはブラックFS.37038。胴体および垂直尾翼のフラッシュは黒に黄のフチドリで，その外周に黒のアウトラインがつく。さらに275Gal 増槽も同様にフラッシュ模様がある。胴体の国籍標識は迷彩塗装機と同じ直径15inのもので"N.M.AIR GUARD"は15in，シリアルは12inで，ともに黒。垂直尾翼にはAFOUA(Air Force Outstanding Unit Award)受賞を示すリボンがある。

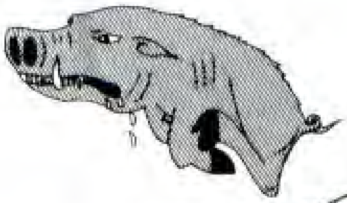


〈F-100C-5-NA(s/n53-1775) 188TFS/150TFG New Mexico ANG, Nov. 1973〉

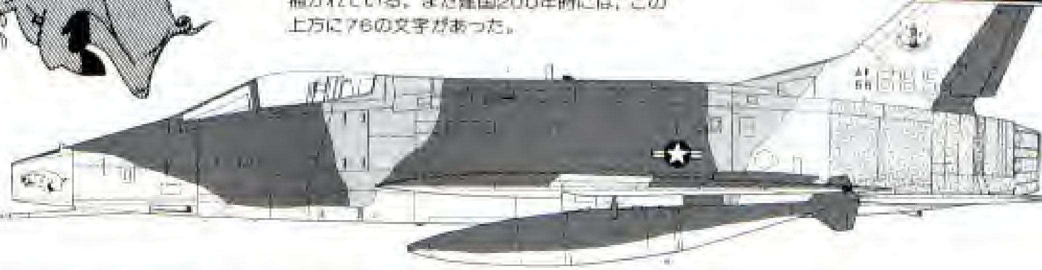
機体はSEAカムフラージュ。ただし，Sta.440より後方のアフタバーナ部は塗装を避けている。タービン警戒線位置には「TURBINE KEEP CLEAR」の文字が赤でタテ書きされており，F-100の迷彩塗装機にはこのタイプが多い。垂直尾翼にはロードランナー(黄)と，AFOUA 受賞リボンがあり，シリアルは黒のステンシル・タイプ。なお188TFSは1958年にF-100Aを受領，1965年以来C型を装備したが，F-100C時代にはツイホア基地の31ＴＦＷ指揮下でベトナム戦争に参加するという実戦経験がある。



Super Sabre from ANG



図はアーカンソー・ホッグのクローズアップ。ホッグ(イノシシ)は明るい茶色で，細かくは黒，鼻や爪も黒で描かれている。キバと目は白。なお図は機首両側にそれぞれ前方向きに描かれている。また建国200年時には，この上方に76の文字があった。



〈F-100D-25-NA (55-3685) 184ZFS/188TFG Arkasas ANG. June 1978〉

SEAカムフラージュ，Sta.440より後方は無塗装。シリアルは白と黒のソリッド・タイプ。垂直尾翼の帯は赤に白フチつきで，"ARKANSAS"の白文字が入る。建国200年記念塗装機で，機首にはアーカンソー・ホッグと"76"の文字があり，文字は青地に白星を散らしたデザイン。前脚ドア正面にはシリアルの末尾3桁を黒で記入。184TFSは1972年からF-100Dを使用，現在はF-4Cを装備している。



図は胴体キャノピー付近に貼られた建国200年用のANGステッカー。ミニットマンは黄色で黒のシャドーが入り，後方の山も黄色で描かれている。バックに描かれているのは，ライト兄弟のフライヤーとファントムである。なおリボンは青で文字は白となっている。

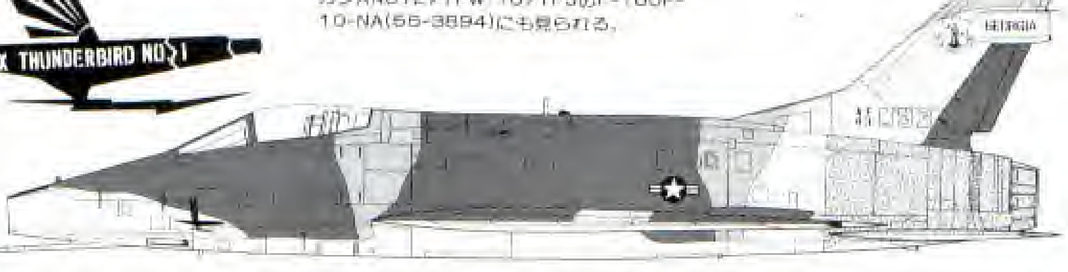


〈F-100D-30-NA(s/n55-3775) 112TFS/180TFG Ohio ANG. Aug. 1979〉

SEAカムフラージュは全体に退色が目立ち，Sta.440より後方は無塗装。シリアルは白と黒のソリッド・タイプ。垂直尾翼のチェッカーは迷彩の地に白。コクピット下方の胴体左側にはANGの建国200年記念ステッカーが貼ってある。前脚ドア正面にはシリアルの末尾3桁を黒で記入。112TFSは1971年からF-100Dを使用，現在はA-7Dを装備している。



機首下側の機関砲付近に描かれているサンダーバード。色はモスグリーンで，X THUNDERB RD No.1の文字は白で記されている。なおこのマーキングは，図の機体以外にもミシガンANG127TFW/107TFSのF-100F-10-NA(56-3894)にも見られる。



〈F-100-D-70-NA)56-3093) 128TFS/116TFW Georgia ANG. May 1978〉

SEAカムフラージュ，Sta.440より後方は無塗装。シリアルは白と黒のステンシル・タイプ。フィン・チップは黄色地にAFOUA受賞リボンが入り，同じく垂直尾翼には赤い帯と黄色で"GEORGIA"のステンシル文字が入る。この機体は元サンダーバーズの1号機といわれ，風防下方にライトグリーンのマーキングと"THUNDERBIRD No.1"の文字があるが，サンダーバーズ使用機に該当するシリアルではなく真相は明らかでない。

Super Sabre from ANG



図はコネチカットANG，103TFG/118TFSのインシグニア。1928年9月制定のもので，植民地軍書記(Colony'S Chanter)を左手に握って走るコネチカット植民地軍の秘書官がデザインされている。秘書官の服は青，靴とソックスと胸あてが黒，バッグは黄色となっている。なお文字類は青である。

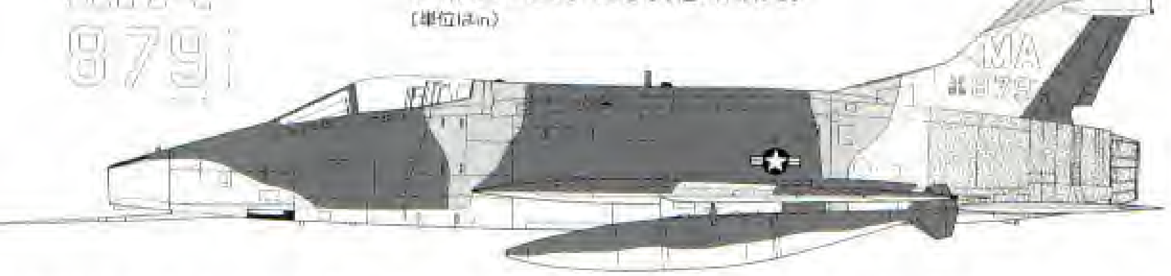


〈F-100D-90NA(s/n56-3306) 118TFS/103TFG Connecticut ANG〉

SEAカムフラージュ，Sta.440より後方は無塗装。テイルコード，シリアルはともに白のソリッド・タイプ。垂直尾翼は迷彩の塗り分けを変形して鳥のデザインにしてある。垂直尾翼のANGのエンブレムは右側のみ，前脚ドア正面にはシリアルの末尾3桁を黒で記入。T.O.IF-100-994改修機。



テイルレターおよびラジオ・コールナンバーの寸法は，左に示す通りであるが，これには例外も多く，下図の127TFW/107TFS機のテイルレターとくらべるとその違いがわかる。(単位はin)

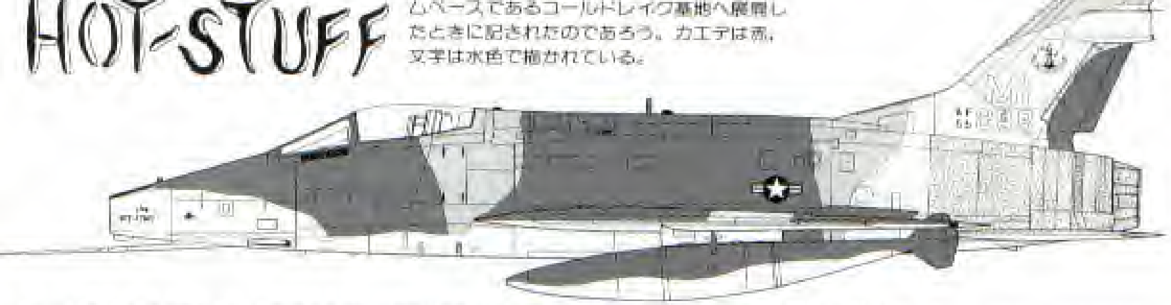


〈F-100D-50-NH(s/n55-2879) 131TFS/104TFG Massachusets ANG. Sep. 1978〉

SEAカムフラージュ，Sta.440より後方のアフタバーナ部は無塗装。テイルコード，シリアルともに白のソリッド・タイプ。垂直尾翼には白バンドに赤のストライプ2本の塗り分けがある。M-39 20㎜機関砲の周囲は黒，前脚ドア正面にはシリアルの末尾3桁を黒で，記入している。なお，この機体はT.O.IF-100-994改修によりAN APR-25(V)RHAWシステムを装備しており，機首および垂直尾翼後縁にその受信アンテナがある。



機首付近に描かれたパーソナル・マーキング黒いヤリに跨った悪魔の赤ん坊は赤で，ツノとオムツは白で描かれている。HOT STUFFは黒で赤いシャドー付。その右側は，カナダ国防軍第434中隊のマークで，おそらくホームベースであるコールドレイク基地へ展開したときに記されたのであろう。カエデは赤，文字は水色で描かれている。



〈F-100D-50-NH(s/n55-2898) 107TFS/127TFW Michigan ANG. Oct. 1978〉

SEAカムフラージュ，Sta.440より後方は無塗装。テイルコードは白，シリアルは白と黒のステンシル・タイプ。垂直尾翼の帯は赤地に"MICHIGAN"の白文字が入る。機首には"HOT STUFF"の文字と，トライデントに乗ったデビルの子供が描かれ，風防下方には黒地に黄色でパイロットおよびクルー・チーフの名前を記入している。前脚ドア正面は赤の斜め帯にシリアルの末尾3桁を白で記入。T.O.IF-100-994改修機。